

Año 32 • Número 361 • Mayo 2019

2,10 €

REVISTA ESPAÑOLA DE DEFENSA



V Centenario de
la primera vuelta al mundo

EL VIAJE MÁS LARGO

Fernando Delgado



REVISTA ESPAÑOLA DE DEFENSA

HABLAMOS de Defensa

30 años de información de calidad

SUMARIO



Directora: Yolanda Rodríguez Vidales.

Redactor jefe: Víctor Hernández Martínez.

Jefes de sección. Internacional: Rosa Ruiz Fernández. **Director de Arte:** Rafael Navarro.

Parlamento y Opinión: Santiago Fernández del Vado. **Cultura:** Esther P. Martínez. **Fotografía:** Pepe Díaz. **Secciones.**

Nacional: Elena Tarilonte. **Fuerzas Armadas:**

José Luis Expósito Montero. **Fotografía y**

Archivo: Hélène Gicquel Pasquier.

Maquetación: Eduardo Fernández Salva-

Colaboradores: Augusto Ferrer Dalmau,

José María Moreno Martín y Felipe Rodríguez

Náñez. **Fotografías:** AESMIDE, Archivo Gene-

ral Militar de Madrid, Armada, Biblioteca Esten-

se de Módena, Biblioteca del Museo Naval de

Madrid, Biblioteca Nacional de Portugal, Casa de

Su Majestad el Rey, M. Cuadrado, Dibution Stu-

dio, Diputación de Guipúzcoa, Ejército de Tierra,

EMAD, Escuela de Infantería de Marina, Fernan-

do Gómez «Pajarón», Iñaki Gómez, ONU, Luis

Ortiz, MDE, Museo Naval de Madrid, Real Club

Náutico de Palma, Marco Romero, Rubén

Somonte y vcentenario.es.

Firman en este número: José Conde de Arjo-

na, Serge Gruzinski, Teodoro López Calderón,

Carlos Martínez Shaw y Antonio Ruiz Benítez.



Edita: Ministerio de Defensa. **Redacción:**

C/ San Nicolás, 11. 28013 MADRID. **Teléfono-**

nos: 91 516 04 31/19 (dirección), 91 516 04

17/91 516 04 21 (redacción). Fax: 91 516 04

18. Correo electrónico: red@red.comdef.es.

Página web: www.defensa.gob.es. **Adminis-**

tración, distribución y suscripciones: Subdi-

rección General de Publicaciones y Patrimonio

Cultural: C/ Camino de Ingenieros, 6. 28047-

Madrid. Tíno: 91 364 74 21. Fax: 91 364 74 07.

Correo electrónico: suscripciones@oc.mde.es.

Publicidad: Editorial MIC. C/ Artesiano, s/n.

Pol. Ind. Trobajo del Camino. 24010 León.

Teléfono: 902 27 19 02. Fax: 902 37 19 02. Correo

electrónico: direccion@editorialmic.com/marke-

ting@editorialmic.com. **Fotomecánica e impre-**

sión: Ministerio de Defensa D. L.: M8620-

1988. **NIPO:** 083-15-011-2 (Edición en

papel). **NIPO:** 083-15-013-3 (Edición en línea

pdf). **ISSN:** 1131-5172 (Papel). **ISSN:** 1696-

7232 (Internet). **Precio:** 2,10 euros (IVA

incluido). Canarias, Ceuta y Melilla: 2,10

euros (sin IVA, transporte incluido). **Suscrip-**

ciones: España: 21,03 euros; Unión Europea:

27,04 euros; resto del mundo: 36,06 euros.

Consejo Editorial: Yolanda Rodríguez Vidales

(presidenta), Esperanza Castelleiro Llamazares,

Miguel Angel Villaroya Vilalta, Pedro Méndez

de Vigo y Montojo, Antonino Cordero Aparicio,

José Luis Figuero Aguilar, Juan Carlos González

Díez, Juan Francisco Arrazola Martínez, Gonzalo

Sanz Alisedo y Juan Angel Treceño García.

Los artículos de opinión firmados expresan el criterio

personal de sus autores, sin que REVISTA ESPAÑOLA DE

DEFENSA comparta necesariamente las tesis o conceptos

expuestos. La dirección de la revista no se compromete a

mantener correspondencia con los autores de las colabora-

ciones y cartas no solicitadas.

Foto de portada: Augusto Ferrer Dalmau.



6 LA ARMADA Y EL V CENTENARIO

Escribe el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, Teodoro López Calderón.

8 LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN

Por Carlos Martínez Shaw, miembro de la Real Academia de la Historia.

10 DE SEVILLA A LA ESPECIERÍA, Y A LA HISTORIA

Crónica de un viaje épico que cambió la visión del mundo.

14 LA RUTA DE LA PRIMERA CIRCUNNAVEGACIÓN

Puntos clave en la navegación hacia la Especiería y el regreso por occidente.

20 PERFILES

Juan Sebastián Elcano, Fernando de Magallanes y una tripulación de leyenda.

22 LA NAO VICTORIA

El barco capitaneado por Elcano que realizó la mayor hazaña marítima de todos los tiempos.

24 CARTOGRAFÍA NÁUTICA

El viaje amplió el conocimiento científico de la Tierra y ratificó su redondez.

26 UN LAZO DIRECTO ENTRE ORIENTE Y OCCIDENTE

Por Serge Gruzinski, experto en Historia Global.

30 TRES AÑOS DE CONMEMORACIÓN

Doscientos proyectos conforman el programa, en el que participa el Ministerio de Defensa.

36 PARA SABER MÁS

Multitud de publicaciones, exposiciones y recursos web sobre la histórica navegación.

ANÁLISIS

42 LIDERAZGO Y GESTIÓN DE TALENTO

El general Ruiz Benítez expone las conclusiones de las jornadas «El Ejército de Tierra y los retos futuros».

FUERZAS ARMADAS

44 SIMULACRO DE CATÁSTROFE EN ARAGÓN

La Unidad Militar de Emergencias coordina la intervención de 3.500 civiles y militares en un ejercicio.

INDUSTRIA Y TECNOLOGÍA

50 FERIA INTERNACIONAL DE DEFENSA

Madrid acogerá del 29 al 31 de mayo la primera muestra del sector que se celebra en España.

OPINIÓN

51 APUESTA POR EUROPA DE LA DEFENSA

El general Conde de Arjona, jefe del Núcleo de Apoyo Institucional de FEINDEF, analiza la trascendencia de este foro para la industria nacional.

ENTREVISTA

54 JORGE DOMEQ

El director ejecutivo de la Agencia Europea de Defensa destaca la importancia de promover desarrollos comunes y decidir con criterio en qué se invierte.

MISIONES INTERNACIONALES

58 ALAS ESPAÑOLAS SOBRE EL BÁLTICO

Cinco F-18 de Torrejón despliegan en Lituania en la misión de policía aérea de la Alianza Atlántica.

30 AÑOS DE MISIONES INTERNACIONALES

60 LOS GRANDES CONTINGENTES

Los Balcanes, Afganistán, Irak y Líbano, escenarios de los mayores despliegues de tropas españolas en estas tres décadas de operaciones en el exterior.

INTERNACIONAL

64 OPERACIONES SEGURAS Y EQUIPADAS

Reunión ministerial de la iniciativa «Acción por el Mantenimiento de la Paz» de Naciones Unidas.

CUATRO SEMANAS 38 / AGENDA 66

GENERAL DYNAMICS

European Land Systems
Santa Bárbara Sistemas

Vehículos Blindados Españoles



Visítenos en FEINDEF. Stand B1+B3



Impulsor de la
Estatua a los
Héroes de Baler



gdels.com

The Transatlantic Partner for Land Defense in Europe

Una vocación **GLOBAL**

ESPAÑA conmemora, en este año y los tres siguientes, una de las grandes gestas de la humanidad, después de la cual el mundo ya no volvió a ser el mismo: la primera circunnavegación de la Tierra, comenzada en 1519 por más de doscientos hombres a bordo de cinco navíos mandados por el portugués Fernando de Magallanes y completada en 1522 por solo 18 de ellos en una nao, la *Victoria*, con el marino de Guetaria Juan Sebastián Elcano al frente, tras superar penosas adversidades.

Es justo que el quinto centenario de este acontecimiento histórico, de enorme trascendencia para España y el mundo, haya sido abordado en nuestro país como una cuestión de Estado, que cuenta con el apoyo de todos, tanto de administraciones y entidades públicas —y de manera destacada del Ministerio de Defensa, y en particular de la Armada, depositaria de la herencia de la expedición— como de la sociedad civil a través de asociaciones privadas.

El viaje de Magallanes y Elcano constituye un episodio fundamental en el contexto de la importante empresa protagonizada por España a finales del siglo XV y principios del XVI, que supuso la primera globalización, de la que también forman parte el descubrimiento de América por Cristóbal Colón, el de la India por Vasco de Gama y el de

la Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa. Como expone el historiador Carlos Martínez Shaw en un artículo incluido en este número, la expedición tuvo como consecuencia inmediata «la inauguración de una red de intercambios intercontinentales, que fueron humanos, biológicos, agropecuarios, culturales y económicos, e incluyeron la creación de redes comerciales entre los diversos continentes y la integración de los mismos en un sistema económico mundial».

Aquella mundialización, lejano precedente de la que conlleva hoy la revolución tecnológica y digital, permitió a España empezar a expresar su vocación global, que se mantiene cinco siglos después, entre otros ámbitos, en el de nuestras Fuerzas Armadas. En los actuales militares y marinos están presentes algunos de los rasgos distintivos de esos heroicos navegantes, como su carácter expedicionario o su entrega generosa. Lo manifiestan día a día los 2.500 hombres y mujeres desplegados en misiones distribuidas en cuatro continentes, donde se esfuerzan por mejorar la vida y las expectativas de futuro de las poblaciones más desfavorecidas, afrontando unos desafíos muy distintos a los que superaron nuestros navegantes en el siglo XVI, pero con la misma determinación y espíritu de sacrificio.

RED



La Armada y el V CENTENARIO

LA Armada acoge con interés y como una obligación el reto de conmemorar el V Centenario de la primera vuelta al mundo como una de las gestas navales más importantes de la historia por lo que tiene de referencia para la historia marítima de España y punto de partida de la época de exploración y dominio del Pacífico.

A la hora de decidir y diseñar las actividades que la Armada pondría a disposición del Ministerio de Defensa para contribuir a la conmemoración del V Centenario de la primera vuelta al mundo, me he atenido a un criterio conceptual, didáctico y progresivo, por el que cada una de ellas debería buscar, no solo la conmemoración puntual de una efeméride, sino la coherencia del conjunto y un valor añadido que pueda quedar como legado tras la finalización del periodo. La Armada, como no podía ser de otro modo dada la naturaleza del hecho conmemorado, contribuye en la práctica totalidad de las categorías del Programa oficial, en buena parte de los casos con un evento o actividad de amplia trascendencia.

Cumpliendo el objetivo que se nos ha asignado de realzar la figura y el papel jugado por el marino Juan Sebastián Elcano, he querido que en el comienzo y el final de las conmemoraciones este tenga el protagonismo que le corresponde, ya que la historia ha sido a veces cicatera con su figura. A comienzos del próximo mes de julio, la Armada contribuirá a dotar de la máxima brillantez a los actos de homenaje de las cuatro marinas (militar, mercante, pesquera y deportiva) que le va a ofrecer su tierra natal, la villa de Guetaria, con la presencia del buque que desde hace más de noventa años lleva su nombre por el mundo: el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Se prevé que actúe de buque jurado en la regata que desde Guecho concluirá en Guetaria y, si las condiciones lo permiten, ataque por primera vez en ese puerto.

En esa línea, y cuando la conmemoración se encuentre bien encaminada, sus actores principales sean bien conocidos y sus circunstancias sean del dominio público, buscamos que pueda erigirse por suscripción popular un monumento en la capital de nuestra nación, así como que se descubra una pintura alegórica de la gesta, que representando una escena real de las referidas por los cronistas de la expedición, refleje todo su drama y grandeza.

Una de las características que distinguen a la conmemoración del V Centenario es su enfoque exterior. Si las importantes celebraciones que están teniendo lugar en estas mismas fechas, de la Universidad

de Salamanca o del Museo del Prado, no se entenderían sin un enfoque en las mismas instituciones, del mismo modo las de la primera vuelta al mundo perderían la mayor parte de su significado si se limitaran a la geografía nacional.

Pasadas las primeras efemérides que tienen un componente español evidente, tan pronto como se empiecen a conmemorar aquellas que tuvieron lugar más allá de nuestras aguas, el punto de referencia se trasladará al exterior, y el giro e intensidad que se les dé estará en buena parte en manos de aquellos países que de uno u otro modo comparten el protagonismo: de entrada, aquellos que fueron descubiertos o visitados por la expedición Magallanes-Elcano, y también, en cierta medida, aquellos que tuvieron miembros en las dotaciones.

España está deseosa de poder compartir la gesta con este grupo de países, con la intensidad y matiz que quieran darle. Ello requiere un importante esfuerzo de coordinación interior y exterior, que conducido por los Ministerios de Cultura y de Exteriores, respectivamente, culmine con programas bilaterales de alto valor y que dejen resultados durables en el tiempo. Para contribuir a dar ese enfoque, tanto a las iniciativas españolas como de los países amigos, la Armada ha modificado los calendarios habituales de los cruceros de instrucción del Buque Escuela *Juan Sebastián de Elcano* para que entre dos de ellos, el de 2019-2020 y el de 2020-2021, replique la gesta de la primera vuelta al mundo recalando en los lugares en que Magallanes y Elcano lo hicieron en las fechas en que se cumplen los 500 años de la efeméride.

Todo buen proyecto necesita tener un buen inicio, y en este aspecto la Armada, a través del Instituto de Historia y Cultura Naval, prestó decididamente su apoyo decisivo a la organización del Congreso Internacional de Historia de Valladolid, congreso que constituyó el evento académico más importante que jamás haya tenido la gesta de la primera vuelta al mundo. Durante tres días, 240 historiadores, profesores, expertos e investigadores de 18 países trataron los aspectos más relevantes de la expedición, con el enfoque proporcionado por 20 ponencias a cargo de figuras nacionales e internacionales de reconocido prestigio. Este evento, cuyas conclusiones acaban de ser publicadas, nos ha permitido contar con una base sólida sobre la que construir otros eventos durante el periodo de celebración de la primera vuelta al mundo.

Entre las inquietudes de la Armada y del Ministerio de Defensa ha estado la de que esta ocasión no se limite a celebraciones más o



 Teodoro López Calderón
Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada

menos vistosas o de gran difusión mediática, sino que tras estos tres años de trabajo quede un legado que trascienda a la mera celebración de la gesta de manera que sea un germen de trabajo futuro. En ese sentido, trabajando de cerca con el CEU se ha creado la cátedra internacional *Elcano*, abierta a los países que fueron descubiertos o visitados por la expedición o que tuvieron miembros en sus dotaciones. Esta institución, orientada al estudio de los hechos y circunstancias de la primera circunnavegación y a la exploración y presencia multiseccular española del Pacífico, tiene la vocación de contribuir a la visibilidad de nuestra nación en una región de creciente interés geopolítico y económico.

La Semana Naval de Madrid, contará este año con un seminario sobre el V Centenario de la primera vuelta al mundo. Y si bien estas jornadas están por lo general enfocadas a la actualidad y el futuro del entorno marítimo, tanto en sus dimensiones de seguridad y defensa como de la construcción y sistemas navales, en esta ocasión queremos mostrar a la sociedad y también a la propia institución, cómo, en muchos casos, la orgánica y la doctrina son herederas de esos hombres y esas tradiciones. Queremos mostrar conjuntamente con nuestros hermanos de la Marina Portuguesa que nuestros Institutos Hidrográficos y Observatorio son los herederos de esos cartógrafos y cosmógrafos que revolucionaron la navegación en alta mar y levantaron las cartas náuticas; que nuestras escuelas navales militares y civiles de náutica son, asimismo, las herederas de escuelas de pilotos, y que organismos como nuestros Estados Mayores generan la doctrina del mismo modo que lo hicieron en su época la Casa de Contratación de Sevilla y la de India en Lisboa.

Una conmemoración de la importancia que tiene el V Centenario no podría entenderse sin una muestra temporal a la altura de las circunstancias en el Museo Naval. En septiembre de este año, coincidiendo con la finalización de las obras de remodelación y conservación de la institución, y con la conmemoración de la salida de la expedición de Sanlúcar de Barrameda, se inaugurará una exposición de fondos propios y de otras instituciones. En esta muestra, y durante cuatro meses, con un enfoque didáctico y moderno, se expondrán tanto los antecedentes como las circunstancias y las consecuencias de la gesta náutica que cambió el mundo.

Al cierre de la exposición, y en cooperación con la que en fechas parecidas se llevará a cabo en el Archivo de Indias en Sevilla, se contribuirá con parte de los fondos del museo a la exposición iti-

nerante internacional que nuestro país junto con Portugal tienen la intención de inaugurar en 2020.

El V Centenario de una de las gestas navales más relevantes de la historia necesariamente tiene que considerar la audiencia más importante en nuestra sociedad: la juventud, mediante los mensajes y el lenguaje que les resulta habitual. Por ello, se ha colaborado con la SEGENTE en la elaboración de una exposición de carácter y coste modesto, pero de alto contenido didáctico, enfocado a los alumnos de nivel Bachiller, que se encuentra itinerando por toda la geografía nacional, de modo que en el periodo del V Centenario haya rotado por todas las provincias, con una semana en la capital y otras tres en cada una de las principales localidades provinciales. El calendario se ha acomodado en lo posible a otros acontecimientos locales relevantes, relacionados o no con el V Centenario, de modo que se refuercen mutuamente y se consiga una sinergia en la transmisión de los mensajes.

Asimismo, y para que nuestros más jóvenes en la enseñanza básica también puedan adquirir y apreciar un conocimiento profundo de la gesta, se ha elaborado una publicación en formato comic sobre la vida de Juan Sebastián Elcano, con un guion riguroso en lo histórico, pero desenfadado en el lenguaje para hacerlo ameno y atractivo.

Rememorar una hazaña naval pero también de la navegación a vela, como la que completó Elcano no puede hacerse separadamente de un homenaje a esa navegación, de la que hoy es heredera la marina deportiva, con una pujanza cada vez mayor en todo el mundo. Es por ello que la Armada, recogiendo el deseo de los clubs y federaciones nacionales y regionales de vela de contribuir de manera visible a la celebración, ha creado el trofeo «Juan Sebastián Elcano», recientemente presentado en Madrid, que premiará a los ganadores de las competiciones deportivas.

España no puede perder esta oportunidad de mostrar a nuestra sociedad lo que hicieron hace 500 años los que nos precedieron, con un arrojo y valentía que sorprendieron al mundo, cambiando para siempre el rumbo de la humanidad y consagrando el comienzo de la globalización. La difusión de esta gesta de naturaleza militar que buscaba lograr los objetivos políticos de la Monarquía Hispánica, responde al reto de dejar una herencia de este V Centenario que constituya un legado riguroso y verdadero a nuestras generaciones futuras.

*Las exploraciones fueron la inauguración de una
red de intercambios intercontinentales*

La primera GLOBALIZACIÓN



Carlos Martínez Shaw

Universidad Nacional de Educación a Distancia/Real Academia de la Historia

La primera globalización o primera mundialización es una noción que debe interpretarse como el momento del establecimiento de un sistema de intercambios de toda índole (humanos, biológicos, culturales, económicos...) entre los distintos continentes que hasta ahora se desconocían mutuamente. Las fechas claves de esta coyuntura histórica (que podemos llamar de la primera globalización o globalización ibérica) se expanden a lo largo de treinta años: el descubrimiento de América por Cristóbal Colón (1492), la llegada a la India de Vasco de Gama (1498), el descubrimiento de la Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa (1513) y la vuelta al mundo iniciada por una flota mandada por Fernando de Magallanes y completada por Juan Sebastián Elcano (1522).

Siguiendo un orden cronológico, en primer lugar, hay que considerar la génesis del proyecto, lo cual nos conduce a la figura del navegante portugués Fernando de Magallanes, que fue quien tuvo la feliz idea de alcanzar las islas de las Molucas (el Maluco, las más de las veces en la documentación de la época), navegando desde la fachada atlántica meridional española hacia el oeste. La empresa se concretó mediante las capitulaciones de Valladolid (22 de marzo de 1518), firmadas por el rey Carlos I, y se financió con fondos de la Corona, un 71 por 100, y con las aportaciones allegadas por el mercader Cristóbal de Haro, el restante 29 por 100 (todo ello según el máximo estudioso de la cuestión, el investigador italiano Sergio Sardone). Se trató, por tanto, de una empresa española tanto desde el punto de vista político como financiero.

Tras la obligada escala en las Canarias, la expedición arrumbó hacia las costas sudamericanas para encontrar un paso que se abriera camino a través de la masa continental y llegara al océano que (como acaba de decirse) Vasco Núñez de Balboa había llamado la Mar del Sur. Descubierta finalmente el estrecho de Magallanes, todavía era necesario surcar un mar desconocido hasta arribar al Maluco, aunque la derrota elegida, demasiado septentrional, llevó a las tres naves que restaban de la armada (de las cinco, una se había perdido y otra había regresado a España) a las costas de Filipinas, donde se producirá un hecho capital para el futuro de la expedición. Magallanes, bien recibido en el archipiélago por el cacique de Cebú, se sintió obligado a conducir una acción bélica contra uno de los caudillos rivales, Lapulapu (o Cilapulapu), que en un encuentro en la isla de Mac-tán acabó con la vida del capitán de la armada de la Especiería, con lo que la expedición tomó un rumbo inesperado.

Tras una serie de vacilaciones tanto en la elección del mando de la expedición como en la derrota a seguir, finalmente la disminuida escuadra (una tercera nave se había abandonado) arribó al Maluco, concretamente a la isla de Tidore. Allí, tras cumplir las instrucciones recibidas (que incluía la compra de un cargamento de especias, en concreto clavo), se debatieron dos rutas de regreso. La *Trinidad*, al mando de Gonzalo Gómez de Espinosa, optó por navegar hacia el este para alcanzar Nueva España, pero sin conseguir su propósito. La *Victoria*, comandada por el navegante de Guetaria Juan Sebastián Elcano, navegó hacia el este, por el Océano Índico, al sur de la ruta portuguesa, y consiguió retornar al punto de partida, arribando



Museo Naval de Madrid

a Sanlúcar de Barrameda, con solo otros 17 hombres, el 6 de septiembre de 1522.

Las consecuencias más inmediatas de estas exploraciones fueron la inauguración de una red de intercambios intercontinentales, que fueron humanos, biológicos, agropecuarios, culturales y económicos, que incluyeron la creación de redes comerciales entre los diversos continentes y la integración de los mismos en un sistema económico mundial. Este proceso, que implicó a todos los mundos, generó, paradójicamente, la aparición de un solo mundo y la posibilidad de concebir por primera vez una historia universal.

La primera vuelta al mundo es, en efecto, uno de los mayores acontecimientos de la historia de la humanidad. Las narraciones del viaje y la difusión de nuevos datos geográficos y etnográficos contribuyeron a ampliar el horizonte mental de la época. Antonio Pigafetta, el principal cronista (oficioso) de la expedición, era consciente de la importancia de su minucioso registro, cuando decía orgulloso, al presentarse ante el ya emperador Carlos V: «Partiendo de Sevilla, pasé a Valladolid, donde presenté a la sacra Majestad de Don Carlos, no oro ni plata, sino cosas para obtener mucho aprecio de tamaño Señor. Entre las otras, le di un libro, escrito por mi mano, con todas las cosas pasadas, día a día, en nuestro viaje».

Naturalmente, las repercusiones llegaron aún más lejos. Las aspiraciones de España sobre las Molucas solo se extendieron durante la década de los años veinte, pues tras el fracaso de la

armada de frey García Jofre de Loaysa (donde además perdería la vida Juan Sebastián Elcano), Carlos V renunciaría a las Molucas a favor de Portugal por el tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529, sin que nunca se hiciera efectiva una cláusula de reversión estipulada en el mismo (que implicaba la devolución de los 350.000 ducados de oro pagados por el rey portugués). Ello, sin embargo, no fue óbice para la ocupación española de parte del Maluco entre 1606 y 1662 (e incluso de la isla de Siao en el norte de las islas Sulawesi hasta 1677), antes y después de la unión de las Coronas de España y Portugal, que también propició, además del aludido mantenimiento del control sobre las islas de Tidore y Ternate, la defensa de Macao, la gran factoría lusitana en China, frente al ataque de los holandeses en 1622, y la ocupación de la isla de Formosa (Taiwán) entre 1626 y 1642, defendida también de los holandeses desde los fuertes españoles de Jilong y Tamsui.

La primera vuelta al mundo fue la clave de bóveda para que hoy podamos hablar de una primera globalización o de una primera mundialización. Una globalización que se hizo *per Ibericos*, es decir, traduciendo la frase latina, por la mediación de las naciones ibéricas, por lo que el historiador francés Pierre Chaunu pudo titular un famoso libro *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, ya que Felipe II pudo establecer su soberanía sobre esas Islas Filipinas, que servirían para extender la influencia española por todo Extremo Oriente y por la Micronesia (con la ocupación en el siglo XVII de las Islas Marianas, que sirvieron de etapa para las travesías hispanas desde Asia a América, y de las Islas Carolinas y Palaos, retenidas por menor tiempo).

Carlos I, Magallanes y Elcano, artífices de un viaje que cambió el mundo

De Sevilla a la Especiería, y a LA HISTORIA



Museo Naval de Madrid

Puerto de las Muelas de la Torre del Oro (Sevilla), citado en las crónicas como base de salida y llegada de la expedición a las islas Molucas.

SEVILLA, 10 de agosto de 1519. Amanecía el día de San Lorenzo en su puerto, referente de Europa. En sus amarres, la actividad se intensificaba alrededor de las cinco naos que ese día partían a la Especiería: *Trinidad*, la capitana; *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*.

Embarcaban 239 hombres, 265 según las cifras del marino e historiador Fernán-dez Navarrete, autoridad en temas nava-

les de los siglos XVI y XVII. Su distribución no era homogénea, mientras la dotación de la *Trinidad* superaba los 60 hombres, la *Santiago* solo alcanzaba la mitad.

No eran pocos los víveres, menaje, material de mantenimiento para la nave... que reunían las naos, según sus manifiestos de carga, que incluían mercaderías para comerciar y presentes diplomáticos. En general, iban surtidas con todo tipo de provisiones para una

navegación de unos dos años. Llevaban vino, aceite, vinagre, lentejas, garbanzos... y carne de membrillo, que libraría a los más privilegiados del escorbuto.

Entre los tripulantes había españoles, un 64 por 100; italianos, el 13,2; portugueses, el 9,8 —entre ellos el jefe de la expedición, Fernando de Magallanes—, y de otros lugares, según recapitula el libro *Desvelando Horizontes. La Circunnavegación de Magallanes y Elcano*.

Era el enésimo plan financiado por Castilla para alcanzar la Especiería por el Oeste. Carlos I había apostado por la empresa de Magallanes el año anterior tras entrevistarse con él en Valladolid, donde llegó con el cosmógrafo Rui Falero, padre de los planteamientos teóricos de su propuesta, y Juan de Aranda, factor de la Casa de Contratación de Sevilla, es decir, alto cargo del órgano responsable de negociar las expediciones atlánticas.

Magallanes se presentó ante el recién jurado monarca con el aval del mercader de origen burgalés Cristóbal de Haro, así como con el visto bueno del obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca. Con tales respaldos, el portugués afinado en Sevilla fue escuchado por el joven soberano y, el 22 de marzo de 1518, su secretario Francisco de Cobos dio fe de su pacto, las Capitulaciones de Valladolid, firmadas entre doña Juana y don Carlos, reyes de Castilla, y Fernando de Magallanes y Rui Falero.

COMPROMISOS

Los primeros ordenaban poner en marcha la expedición y enviaban a los segundos a descubrir nuevas tierras en la parte del mar dentro de los límites y demarcación castellana, cumpliendo con el Tratado de Tordesillas (1494) y siempre con el foco puesto en la Especiería.

El contrato sancionaba beneficios, derechos, obligaciones... El rey se comprometía a armar cinco naves con diferentes capacidades. Esas que iban a abandonar Sevilla el 10 de agosto de 1519 camino de su primera parada, la gaditana Sanlúcar de Barrameda. Aquí, embarcó la plana mayor, con Magallanes al frente, como capitán general de la escuadra. El 20 de septiembre levaban anclas.

Navegaron hasta arribar a Santa Cruz de Tenerife, el día 26. También fondearían en la playa de la Tejita, en el sur. Emplearon la escala para incrementar sus provisiones, pudieron sumar algún hombre más a la tripulación y recibieron noticias sobre la intención lusa de frustrar el viaje. Ya lo habían intentado en la Península con promesas a Magallanes y medios más expeditivos, y lo procurarán todo el viaje.



Archivo General Militar de Madrid

*Dos hombres para
completar una
gesta singular
que contó con el
respaldo de un
soberano novel*



Archivo General Militar de Madrid

Desde el inicio, surgieron diferencias y suspicacias en la expedición y hacia su líder. El primer damnificado de tal desencuentro fue el capitán de la *San Antonio*, Juan de Cartagena, enrolado en lugar de Falero, el socio de Magallanes. Era su veedor —intendente y representante de la Real Hacienda—, además de hombre de confianza del rey y de Fonseca, con quien se decía estaba emparentado.

Las instrucciones dadas por Carlos I imponían al portugués compartir la información de los rumbos a seguir con sus capitanes, algo habitual en la Carrera de las Indias y que este incumplió. Además, para cruzar el Atlántico hacia el cabo de San Agustín, obvió la ruta de la *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso (1519), manual de referencia para las navegaciones oceánicas españolas, y optó por una «más portuguesa».

Cartagena le recriminó con especial énfasis y algún desplante tal conducta, por lo que terminó con grilletes a bordo de la *Concepción* bajo la supervisión de su capitán, Gaspar de Quesada. Sin más novedad, llegaron al otro lado del Atlántico a finales de noviembre y se dirigieron al sur para reponer víveres y descansar.

HACIA EL RÍO DE SOLÍS

Fondearon el 13 de diciembre en la bahía de Santa Lucía, bautizada así por el ser el santo del día. Estaba en tierras de Portugal, lo que contravenía las órdenes de Carlos I, decidido a respetar el Tratado de Tordesillas y no ofender a su tío y hermano político, el rey de Portugal.

Al parecer, conocían la zona porque años atrás hubo allí un asentamiento luso. Después de esta escala en la futura Río de Janeiro, navegaron hacia el sur, cerca de la costa, de la que tenían información cartográfica gracias a la empresa hispana de Juan Díaz de Solís de 1508. En este caso, la había impulsado Fernando el Católico, y ya buscaba el mar del Sur. Cinco años después Vasco Núñez de Balboa descubriría el nuevo océano.



Representación del Maris Pacifici, conocido como mar del Sur, del Teathrum Orbis (A. Ortelio, 1584), del que el Museo Naval de Madrid conserva un ejemplar.

Solís moriría allí, como recordaron los expedicionarios al llegar al hoy estuario del río de la Plata, entonces, río de Solís, en homenaje a su malogrado descubridor.

Evocó este y otros episodios el italiano Antonio Pigafetta —Antonio Lombardo, según su alta en la expedición— y uno de los cronistas del viaje. Su relato es el más afamado, pero hubo tres más, el de Francisco Albo, piloto y que, como el anterior, regresó con Elcano, y el de Ginés de Mafra, enrolado en la última tripulación de la *Trinidad*. Hay un cuarto, el de Maximiliano Transilvano, secretario de Carlos I. No viajó, pero manejó la información recibida por el rey.

SAN JULIÁN

El 10 de enero de 1520 se avistó el Monte Vidi, origen de Montevideo. Más al sur, vieron pingüinos y lobos marinos, y empeoró el tiempo, por lo que buscaron refugio en el puerto natural de San Julián. Era 31 de marzo y se prepararon para invernar. Construyeron almacenes en tierra para mercaderías y provisiones, que

empezaron a racionarse, y trabajaron en el mantenimiento de las naos, indica el capitán de navío Marcelino González en su obra *La nao Victoria, y su vuelta al mundo*.

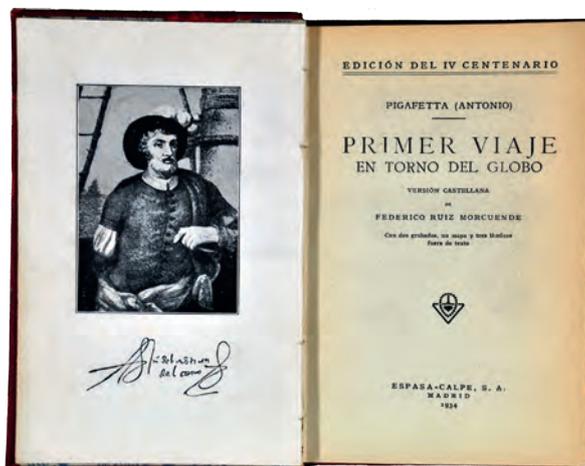
Habían alcanzado los 49 grados 20 minutos de latitud sur y no había señales del prometido paso entre los mares de Colón y Balboa, lo que para muchos dejaba ver que, a pesar de lo dicho, Magallanes no tenía certeza alguna del mismo. Afianzaba esa opinión su postura de no avanzar las rutas cada jornada, lo que incrementaba la desconfianza.

El descontento fue a más. Los detractores subrayaban lo desmesurado de la escala y apostaban por cruzar el Atlántico hacia el cabo de Buena Esperanza, ruta no expresamente prohibida por el rey.

EL MOTÍN

Y, así, llegó el motín. La mañana del Domingo de Ramos, el 1 de abril de 1520, el capitán general convocó para una misa en tierra a sus mandos, pero solo se presentaron Antonio de Coca, que había sustituido al detenido Juan de Cartagena en el mando de la *San Antonio* y Álvaro de Mesquita, a bordo en la misma nao y pariente del portugués.

Cartagena había sido liberado por su carcelero y junto a la mayor parte de los capitanes se conjuraron contra Magallanes. Sin embargo, este frustró el motín con una argucia: envió al alguacil Esteban Gómez de Espinosa con un aparente mensaje conciliador y un arma bajo su capa, con ella hirió al sublevado Mendoza y, en el



Biblioteca del Museo Naval de Madrid

desconcierto, los hombres del capitán general sacaron ventaja y desbarataron el levantamiento.

El capitán general fue implacable. Encausó a más de 40 hombres, entre los que se encontraba el maestre de la *Concepción*, el guipuzcoano Juan Sebastián Elcano. La necesidad de contar con ellos para seguir adelante les libró del castigo.

No hubo piedad para el capitán Gaspar de Quesada, decapitado y después descuartizado. Idéntica suerte corrió el cadáver de Luis de Mendoza, responsable de la *Victoria* y víctima de la hoja oculta bajo la capa de Espinosa. Cartagena escapó del verdugo, quizás por su proximidad al rey, pero fue abandonado poco después y con provisiones mínimas junto al capellán Pedro Sánchez de Reina.

Por su servicio, Espinosa recibió 12 ducados de oro y, tras el reajuste de responsabilidades, pasó a ser piloto de la *Concepción*; Mesquita recibió el mando de la *San Antonio* y Duarte Barbosa, cuñado del capitán general, el de la *Victoria*.

PIERDEN LA SANTIAGO

Todavía instalados en San Julián, la *Santiago* fue enviada a explorar el río del Puerto de Santa Cruz y terminó varada a causa de un temporal. Se perdió el buque, aunque se salvó parte de la carga.

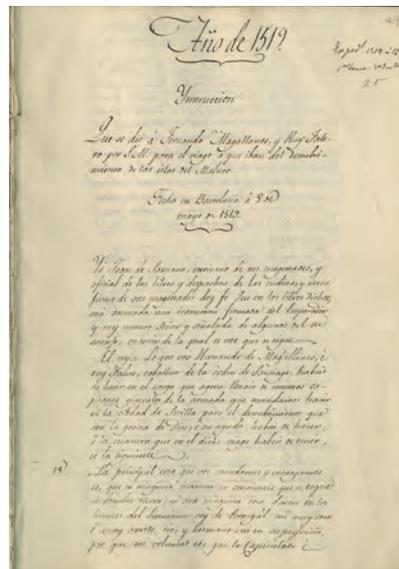
Dos apuntes más de esta escala: uno, la alta cualificación de los pilotos de la Casa de Contratación. El piloto de la *San Antonio*, Andrés de San Martín, fijó con solo 47 minutos de diferencia respecto a los datos actuales la longitud de su posición. Otro, el encuentro con los pobladores locales, a los que llamaron «patagones». Los vieron tan altos con respecto a ellos que les parecieron gigantes.

El nombre que les dieron pudo deberse a su calzado, unas albarcas de guanaco que agradaban más sus pies o inspirarse en un gigante de la novela *Primaleón* (Francisco Vázquez, 1512), entonces muy popular. Los afables patagones desaparecieron cuando, con engaños, Magallanes capturó a dos para llevarlos ante el rey, pero ninguno sobrevivió.

El 21 de agosto la expedición dejaba San Julián y aún se afanaba en hallar el paso al mar del Sur. No fue hasta dos meses después cuando dieron los primeros pasos en el buen camino.

Avistaron un cabo, al que llamaron de las Once mil vírgenes, por ser el día de Santa Úrsula, y que Albo, piloto y cronista, situó en los 52 grados de latitud. Las medidas actuales lo fijan en los 52° 20'.

La *San Antonio* y la *Concepción* se adentraron en la bahía que se abría ante ellos, a continuación encontraron otra y una más, y regresaron con la buena nueva.



Instrucción real dada a Fernando de Magallanes antes de iniciar su viaje.

Archivo Museo Naval de Madrid

Por fin, parecían haber hallado el tan ansiado paso. Mientras, la *Trinidad* y la *Victoria*, que aguardaban el regreso padecieron una vez más los rigores de las tempestades. También vieron en las alturas humaredas, por lo que llamaron al paraje Tierra de Fuego. Parece ser que, por momentos, ante la tardanza en el regreso de los expedicionarios y el mal tiempo, pensaron que eran señales de auxilio, pero no habían sido tales, ya que estas iban a volver con la esperada noticia y con salvos en señal de éxito.

Empezaba otro desafío. Sin embargo, no todas las naves lo afrontaron. La *San Antonio*, la nao mejor armada, cargada de víveres y repuestos —indica Marceli-

no González— desertó y puso rumbo a Sevilla a través de las Malvinas y Guinea. Llegó el 6 de junio de 1521 guiada por el piloto portugués Esteban Gómez.

El 1 de noviembre, la armada de la Especiería surcaba ya el estrecho que unía los mares de Colón y Balboa. Fue bautizado «de Todos los Santos», festividad del día, pero hoy se le conoce como estrecho de Magallanes. Navegaron por sus aguas hasta alcanzar el cabo Feroso, según Albo, también conocido como Deseado y Pilar, a idéntica latitud que el de las Once mil vírgenes.

EN EL MAR DEL SUR

Con fuerzas renovadas, más de un año después de iniciar el viaje surcaban el mar de Balboa, al que rebautizaron «Pacífico», dada la tranquila bienvenida que los había dado después de tantos pesares. Al poco, se iban a dar cuenta de que su amabilidad no era tal, pero el nombre tomó posesión y se mantiene hasta hoy. No obstante, hasta las emancipaciones americanas siguió en uso el de mar del Sur.

Pusieron rumbo norte, porque se sabía que la Especiería estaba en latitudes próximas al Ecuador y, por idénticas razones, prosiguieron hacia el oeste. Abandonaron el abrigo de la costa. Solo contaban con su pericia e instrumentos de navegación, pero, al menos por un tiempo la fortuna, o Providencia, hizo que los vientos alisios del sur les empujaron en diagonal por las nuevas aguas.

Pigafetta apuntó: «Si Dios y su Santa Madre no nos hubiesen concedido una feliz navegación, hubiéramos perecido de hambre todos en alta mar. Pienso que nadie en el porvenir se aventurará a emprender viaje parecido».

Pero, la dicha no fue completa. Muchos enfermaron de escorbuto por la falta de vitamina C. Se manifestaba, entre otros síntomas, por el sangrado de las encías, y la causa era no disponer de alimentos frescos. Parece ser, que la carne de

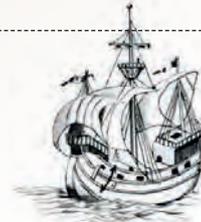


PRIMERA VUELTA

Fernando de Magallanes hacia la Especiería. Ju concluyó la empresa que primera circunnave



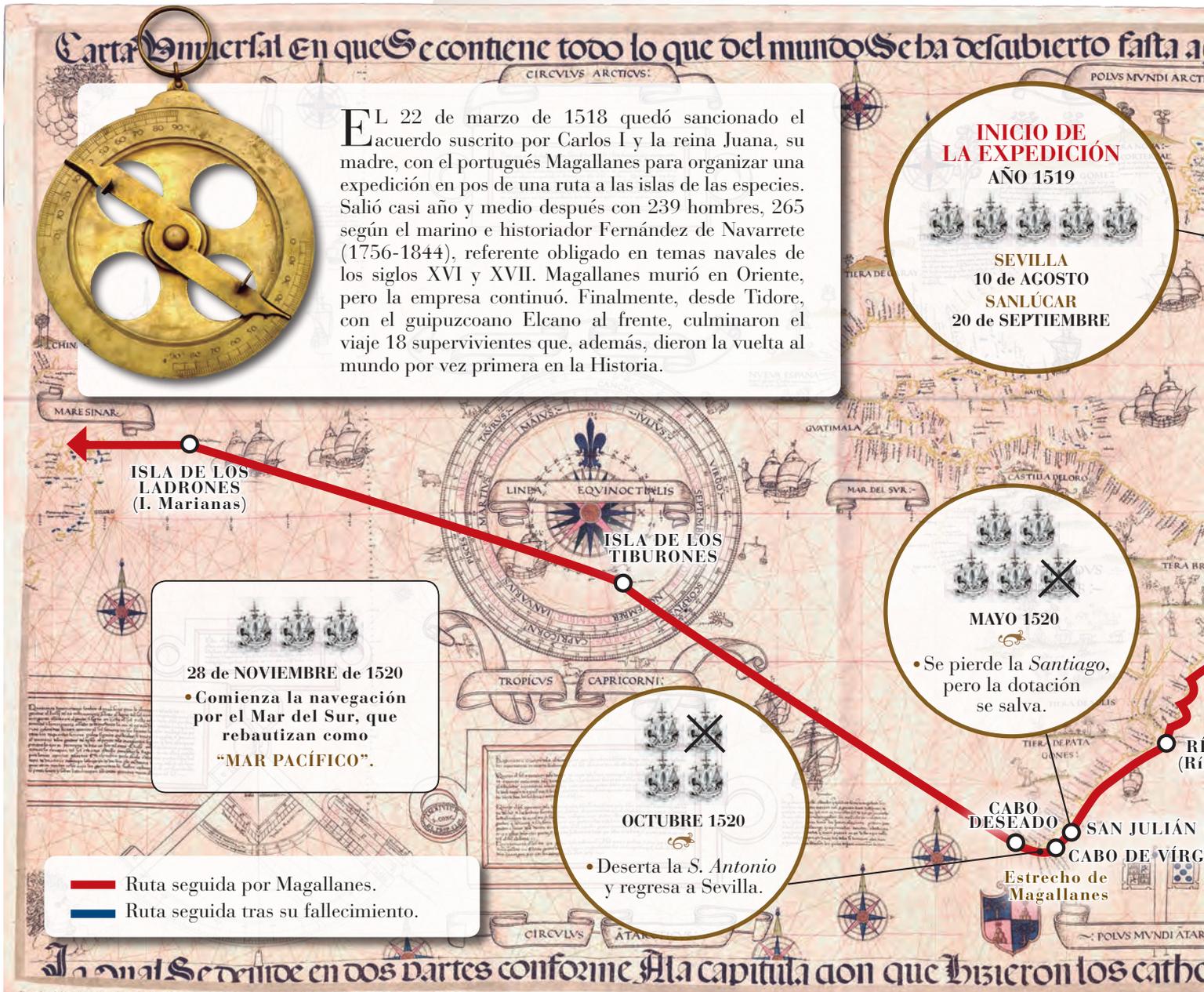
TRINIDAD
Capitán: Magallanes
62 tripulantes



S. ANTONIO
Capitán: J. Cartagena
56 tripulantes



CONCEPCIÓN
Capitán: Gaspar
44 tripulantes



LA VUELTA AL MUNDO

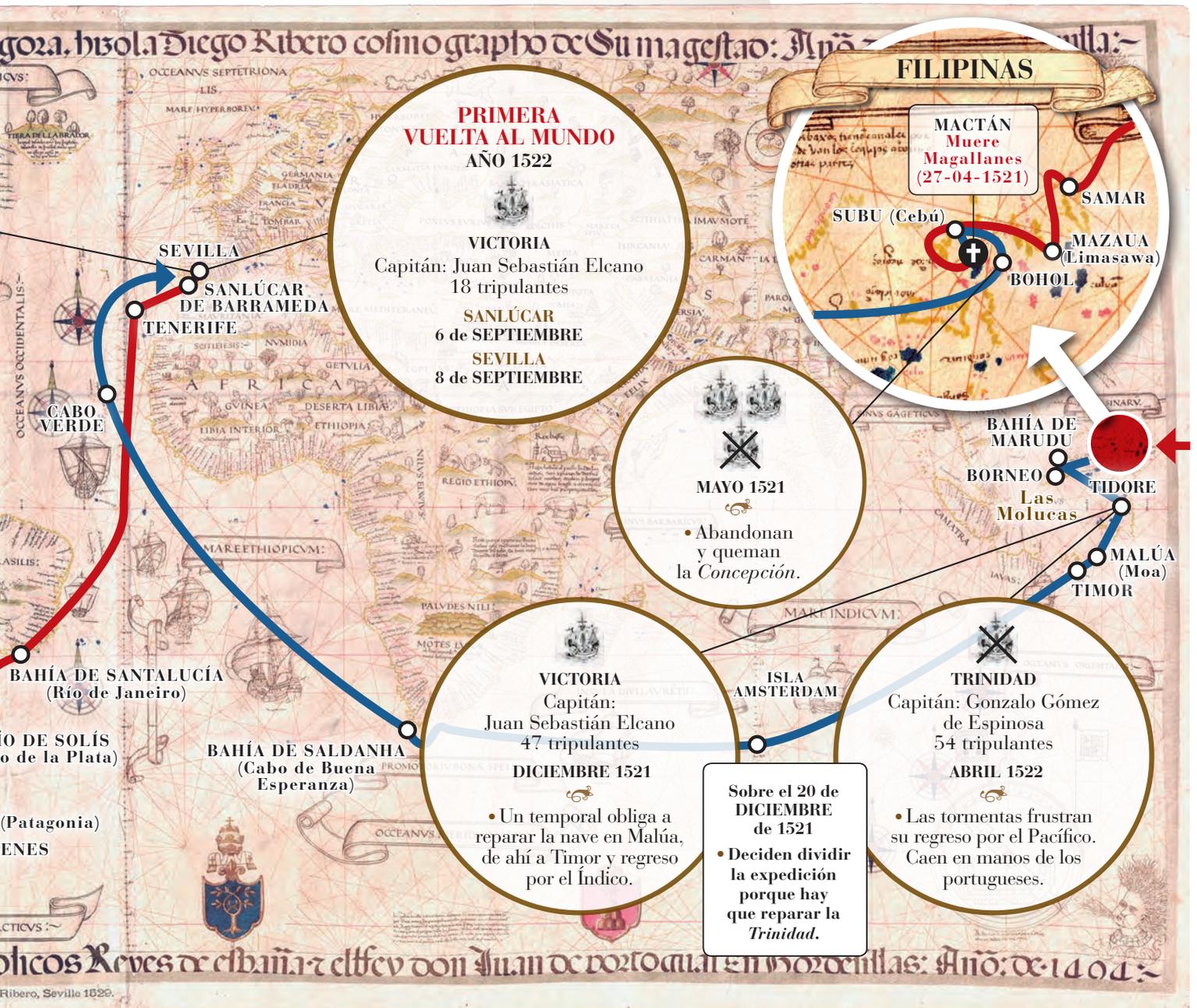
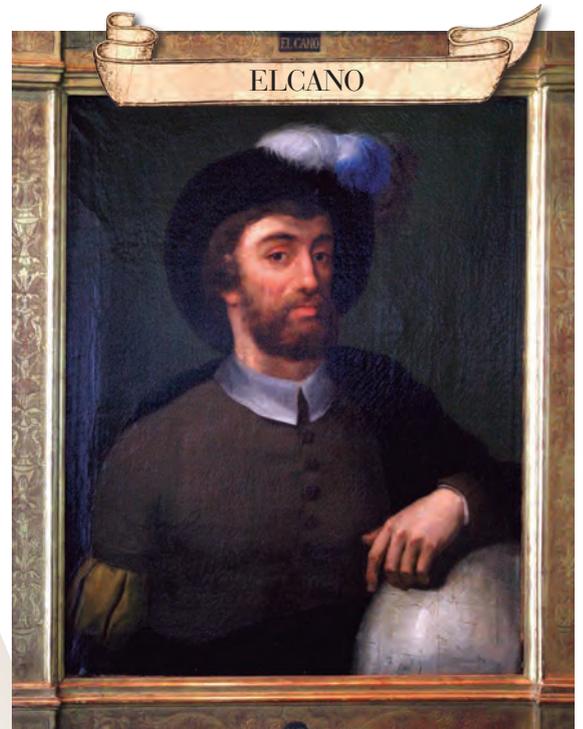
comenzó una expedición
 Juan Sebastián Elcano
 e, además, completó la
 navegación a la Tierra



CONCEPCIÓN
 Comandante: Juan de Quesada
 40 tripulantes

VICTORIA
 Capitán: Luis de Mendoza
 45 tripulantes

SANTIAGO
 Capitán: Juan Serrano
 32 tripulantes



membrillo, destinada a los mandos de la expedición, los mantuvo sanos. En el entorno mediterráneo no eran habituales estos estadios graves de la dolencia, por lo que no sabían como atajarla y pusieron en práctica remedios de toda índole.

Ascendieron por encima de las latitudes de las Molucas y hasta mediados de marzo no vieron tierra: dos islas deshabitadas y de difícil acceso, San Pablo y Tiburones, a las que llamaron Infortunadas o Desafortunadas. A estas alturas de la travesía, la escasez era tal que las ratas alcanzaron el precio de medio ducado y se reblandecía el cuero de los palos de la arboladura para ingerirlo como alimento.

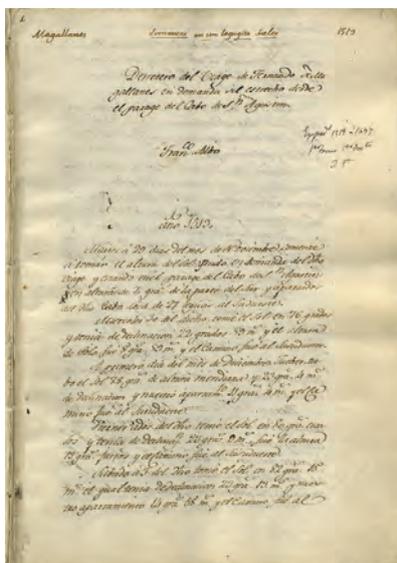
No mucho después estaban en la isla de los Ladrones, actual Guam, en las Marianas, en homenaje a Mariana de Austria, esposa de Felipe IV. Se obtuvieron provisiones y la escala se prolongó lo justo porque los nativos abordaban las naos en sus embarcaciones, parecidas a las «gón-dolas» y tomaban cuanto querían, lo que terminó por hartar a todos.

FILIPINAS

Todavía con necesidad de provisiones y, de nuevo en busca de la Especiería, continuaron al oeste. Fue entonces cuando llegaron a Samar, en las actuales Filipinas, nombre elegido por Ruy López de Villalobos en 1543 para honrar al todavía príncipe Felipe y que sustituyó al de San Lázaro, el dado por los expedicionarios.

Aunque ignotas para los europeos, eran tierras conocidas para orientales y árabes. Sus habitantes recibieron bien a los extranjeros, que pudieron descansar y aprovisionarse a cambio de mercaderías. Les presentaron las primeras especias y, con información local, buscaron otra escala para completar su abastecimiento. Después siguieron hasta Limasawa o Mazaua.

Las ciudades y puertos ya empezaban a tener entidad. Sus gentes y gobernantes es-



Derrotero del viaje de Francisco Albo desde San Agustín, otra de las crónicas llegadas hasta hoy.

taban acostumbrados al comercio y a entablar relaciones con foráneos. A partir de ahora, y como demostración de poder y prestigio, Magallanes —y después otros capitanes de la armada— dispararán salvas de artillería a su llegada a los puertos arribados, lo que ocasionará algún que otro equívoco. Para confirmar amistades, cerrar acuerdos, realizar intercambios o lograr territorios para extender la soberanía de Carlos I, sellarán ritos de sangre con diferentes gobernantes.

El ya «amigo» monarca de Mazua conducirá a Magallanes a Subu (Cebú) y le presentará a su rey, Humabón. La estancia se prolongó largo tiempo. El líder local aceptó la soberanía de Carlos I y, dada

su influencia en el entorno local, le siguieron pueblos vecinos. Muchos abrazaron, incluso, el catolicismo merced a un reto personal del portugués, quien aseguró a Humabón que el bautismo era el único remedio para curar a un hermano suyo gravemente enfermo. Llegó a apostar su cabeza y no la perdió, pero poco después moriría al involucrarse en una rivalidad entre reyes de la vecina Mactán.

EL FIN DE MAGALLANES

Una vez más, Magallanes desoía a su tripulación e incumplía el mandato real que priorizaba llegar a la Especiería. Inmiscuirse en rencillas locales ponía en riesgo el objetivo de la empresa, así como sus aspiraciones comerciales y deseos de buena voluntad. De tal desacuerdo dejaron constancia Ginés de Mafra y Pigafetta, entusiasta seguidor de su capitán.

El aliado Zula pidió ayuda al portugués frente a las aspiraciones de su rival, cuñado y vecino Cilapulapu, quien no se había unido a los castellanos. Magallanes aceptó, pero no le pudo salir peor, ya que las mayores capacidades militares de su escuadra quedaron fuera de juego.

La artillería embarcada no logró acercarse lo suficiente a la playa donde se libró la lucha para hacer valer su potencia de fuego y, en tierra, a pesar de contar con el apoyo de los nativos aliados, la inferioridad numérica de la fuerza hispana era muy significativa: 49 hombres frente a 1.500. Visto el escenario, ordenó retirada, pero era tarde y el duelo entre vecinos terminó por cobrarse la vida del capitán general de la armada de la Especiería.

Allí quedó su cadáver, ya que los vencedores no quisieron devolverlo a los castellanos. Quedó también la aureola de invencibles de los extranjeros, que poco después a punto estuvieron de no salir con vida de la vecina Subu.

Influido por los acontecimientos y presionado por voces contrarias a los extranjeros,



El objetivo del viaje era obtener un mercado propio del preciado clavo y otras especias, como nuez moscada, canela y jengibre.

Archivo del Museo Naval de Madrid

Hélène Gicquel

Humabón preparó una cena trampa los mandos de la armada. Era el 1 de mayo de 1521. Afortunadamente, una parte pudo escapar y seguir el viaje.

De este primer encuentro aún quedan testimonios. Uno, es el Santo Niño (Jesús) del Cebú, imagen muy venerada. El arzobispo de Sevilla entregó la talla a Magallanes para que la regalara a la reina de los territorios que descubriera. También se cuenta que uno de los marinos italianos obsequió dicha figura a la soberana.

EMERGE ELCANO

Tras la apresurada salida de Subu y, de nuevo, sin jefe de la expedición, se imponía otro reparto de responsabilidades. Es en este momento cuando Juan Sebastián Elcano empieza a cobrar protagonismo. Toma el timón de la *Concepción*, mientras que el antiguo alguacil Gómez de Espinosa lidera la *Trinidad* y Carvalho asume la jefatura conjunta de la expedición y el mando de la *Victoria*. Todos, juran cumplir las instrucciones de Carlos I.

Su nuevo refugio para reparar las naves y hacer acopio de provisiones será Bohol. Aquí, además se tomará otra decisión de calado, deshacerse de la *Concepción*. Albo escribió: «Hicimos de tres naos dos y la otra la quemamos» para que no pudiera ser aprovechada por eventuales enemigos y puesto que no había hombres suficientes para gobernar tres naves. Las tres dotaciones superaban por poco la centena.

Por su mal estado, el descarte fue la *Concepción*. Elcano embarcó en la *Victoria* y, con él, las tablas e instrumentos de navegación. Continuaron sin rumbo fijo en busca de las Molucas y algún lugar para completar víveres y otras necesidades.

Después de que el esclavo malayo de Magallanes —que hacía de intérprete— se quedara en Subu, tras ayudar en la conspiración urdida contra la expedición,

Pigafetta pasó a desempeñar funciones de mediador y llegó a elaborar pequeños diccionarios con palabras de aquellas tierras y su equivalente en español.

Llegaron a Borneo y a su capital Brunei el 8 o 9 de julio de 1521. Era un puerto de gran actividad, lo más parecido a Sevilla que veían en todo el camino. Hubo intercambio de embajadas y compromisos de fructíferos acuerdos hasta que un mal entendido cortó de raíz la confianza.

El regreso de una victoriosa flota local despertó los recelos de los visitantes, alertados por lo vivido en Subu. El epi-



Muerte de Magallanes en la batalla de Mactán. Grabado del siglo XIX.

sodio terminó con rehenes en uno y otro bando. Entre los navegantes, Elcano y Espinosa, que más tarde serían liberados. Entre los locales, personajes de alta alcurnia y tres mujeres.

Dada la nueva salida a la carrera, se requirió otra escala para calafatear las naves, lo que se hizo a la manera local, con aceite de coco y cera; reparar una vía de agua en la *Trinidad* y recargar despensas, lo que ocurrió en la bahía de Marudu, donde recalaron más de un mes.

El desencuentro con el rey de Borneo dejó a la luz la conducta poco capaz y honorable de Carvalho. Había puesto en peligro la meta de la Especiería, no consultaba a capitanes y pilotos para marcar los rumbos... y se había quedado para su servicio a las mujeres apresadas, así como el rescate de los cautivos. Por todo ello, como explicará el propio Juan Sebastián Elcano a su regreso, el consejo de capitanes y maestros lo destituyó.

El liderazgo quedó entonces en manos Espinosa —el aguacil que había frustrado el motín en San Julián— y de Elcano, que además asumía la responsabilidad de ser el tesorero y, parece ser, pasaba a ser el jefe extraoficial de la expedición. Además, él empezó a registrar en los libros «entradas» y «salidas» de intercambios, mercancías... incluso el rescate recibido en Borneo. Un ejercicio que sus antecesores habían olvidado. Junto a ellos y a modo de triunvirato, Martín Méndez, contador y escribano, pasó a ser el representante real.

LAS MOLUCAS

Finalmente, con ayuda de pilotos locales, no siempre reclutados de las más nobles maneras, la expedición llegaba el 8 de noviembre a las Molucas, un millar de islas ricas en especies, pero que en el siglo XVI se aplicaba a Ternate, Moti, Makian, Bacán y Tidore, a donde arribó la expedición. Gilolo pronto se sumaría a este grupo, aunque sus especies eran de peor calidad.

Se cumplimentaron intercambios de embajadas, contactos y presentes. El soberano local, Almanzor, hombre interesado en las ciencias y la astrología, les confesó haber soñado con su llegada y aceptó la soberanía del rey de España. Tal postura se debió, seguramente, a la oportunidad de contar con un aliado frente a los portugueses, que habían llegado a la vecina Ternate y tenían un representante.



Museo Naval de Madrid

Llegada de los supervivientes de la expedición a Sevilla, cuadro de Julián Salaverría (1919).

Reinó la concordia. Almanzor se ofreció a mediar con el rey de Brunei para devolver a los rehenes. Creyente de la fe de Mahoma, pidió a los castellanos que sacrificaran los cerdos que llevaban para su sustento, pero les facilitó otros animales.

FRUCTÍFERA RELACIÓN

Hallaron la manera de compaginar costumbres para sellar los acuerdos, más proclives los primeros a la palabra, frente a la exigencia de dejar constancia por escrito de los segundos. Establecieron tablas para fijar el intercambio de mercancías, que resultaron tan ventajosas para los expedicionarios que hasta adquirieron productos a título particular.

Tuvieron, por último, contacto con soberanos vecinos e incluso se entrevistaron con el representante de Lisboa en Terna-

te, Pedro Alfonso de Lorosa, quien para ganarse el favor de los visitantes, les puso al tanto del amplio dispositivo de su reino para frustrar la empresa, lo que hizo a los españoles apurar plazos para regresar.

Sellados lazos con Almanzor, las bodegas repletas —tanto que se sustituyó el lastre por especias— y velas nuevas con la cruz de Santiago, el 18 de diciembre

Pigafetta escribió que «estaban decididos a llegar a España vivos o muertos», siguiendo a su capitán Juan Sebastián Elcano

se disponían a regresar, pero una vía de agua en la primera frustró la partida. Se intentó reparar la nave con la ayuda de buzos locales para salir inmediatamente, pero todo fue en vano. Esta iba a llevar un tiempo, los portugueses acechaban y los vientos iban a cambiar.

LA CIRCUNNAVEGACIÓN

Se decidió entonces que la *Victoria* regresara y que, una vez en condiciones, viajara la *Trinidad* de Espinosa. Y aquí nació el hito, ya que, Elcano apostó por volver por el este, por el océano Índico.

El viaje sería más corto y la *Corona* recibiría antes la noticia del éxito de la misión, aunque, con los portugueses al acecho habría que navegar vigilantes y lejos de sus rutas. La *Trinidad* haría sus reparaciones y regresaría por el oeste, como estaba previsto, rumbo a Tierra Firme, a la provincia de Darién, en Centroamérica.

Los hombres eligieron su destino. Bajo las órdenes de Espinosa 55 quedaron y 47 eligieron seguir a Elcano. El cronista Ginés de Mafra optó por la *Trinidad*, mientras que Albo se embarcó en la *Victoria*, además de Pigafetta, a pesar de no ser fan del guipuzcoano.

La *Trinidad* nunca retornó. Una vez lista, salió de Tidore, pero una tempestad provocó tales daños que se vieron obligados a regresar. Entonces, fueron apresados por los portugueses. Finalizado su cautiverio, años después cinco sí conseguirán completar la vuelta al mundo, entre ellos, el capitán Espinosa y el citado Mafra.

Para evitar vías de agua y tener una mejor maniobrabilidad de cara a complicaciones futuras, la *Victoria* aligeró en parte su carga y, vestida de nuevo con la cruz del apóstol Santiago, comenzó el viaje con la ayuda de un piloto local y la intención de recalar lo mínimo imprescindible en tierra a fin de evitar a los lusos.

Era el 21 de diciembre de 1521, y, esta vez, la partida fue más sobria. Navegaron al sur, siempre de día, porque no contaban con cartografía de referencia y atentos a no recalar en tierras de caníbales.

Llegaron a Malúa donde, a pesar del inicial recelo fue posible comerciar y embarcar a otro piloto nativo. Después, en busca de más leña y otras necesidades pararon en Timor. Aquí prolongaron su estancia del 26 de enero al 11 de febrero.

Elcano permitió visitas aunque no bajar a tierra salvo para el avituallamiento y mantenimiento de la nave. Además, informó de su intención de poner rumbo sur hasta alcanzar la latitud del cabo de Buena Esperanza, unos 30 grados sur, y virar hacia el citado accidente geográfico.

Así lo hicieron. Estuvieron cerca de la ignota Australia. Una vez girada la dirección, avistaron la isla Amsterdam el 18 de marzo de 1522. En los territorios encontrados, por lo general, el agua era escasa y estaban deshabitados. Las provisiones empezaban a escasear y más de una voz pedía arribar a Mozambique.

FIELES A SU CAPITÁN

Sin embargo, la mayoría apoyará a su capitán y seguirán el plan establecido. Como escribió Pigafetta, preferían «su honor a su vida y estaban decididos a llegar a España, vivos o muertos». Sortear el cabo de Buena Esperanza fue tarea ardua. Sus aguas hicieron honor a su anterior nombre, «de las Tormentas».

Tempestad incluida, que dañó gravemente el trinquete, se superó el desafío. Para rearmarse de fuerzas, valor y otras necesidades buscaron abrigo en la bahía de Saldanha, ya al oeste del cabo. Era 20 de mayo. La vuelta a la mar no se demoró, siempre alertas a la amenaza lusa.

Ascendieron en paralelo a la costa, con información cartográfica, pero con otros problemas, como el regreso del escorbuto en estadios avanzados, la falta de alimento y una vía que obligaba a trabajar sin descanso achicando agua.

La muerte visitó de nuevo la expedición que dejaba una estela de cadáveres tras de sí. En este sentido y como otros textos coetáneos, Pigafetta narra que «los cadáveres cristianos quedaban siempre cara al cielo y los de los indios, cara al mar».

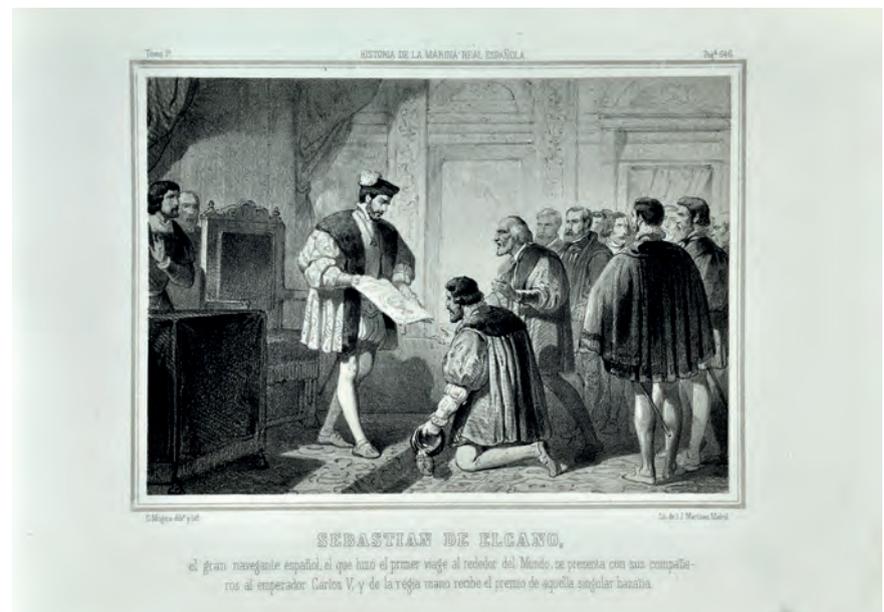
En junio superaron el Ecuador. Dada su extrema situación y cerca de Cabo Verde, hicieron la que será su última escala.

Con el fin de aprovisionarse y comprar algún esclavo para emplear en el achique de agua se hacen pasar por una nave de regreso de las Indias, ya que estas sí podían recalar en la isla portuguesa.

El ardid funcionó al principio, pero, bien por algún desliz, bien porque erraron al indicar qué día era —viajando siempre al oeste, la expedición había ganado un día al calendario—, los portugueses descubrieron el engaño y apresaron a los últimos que regresaban al barco. Julio Verne

Como a la partida, la entrada en Sevilla, el 8 de septiembre de 1522, se hacía en día festivo: era Nuestra Señora de la Victoria. Con camisa y descalzos desembarcaron los 18 supervivientes liderados por su capitán y fueron en procesión, en cumplimiento del voto ofrecido, al templo de la patrona de su nao y a la iglesia de Santa María de la Angustia.

De las cinco naves, solo regresó la *Victoria* —la de mayor coste de todas— pero había circunnavegado el planeta. Los 381



Museo Naval de Madrid

usará el dato de la fecha para que Fogg gane «su» *Vuelta al mundo en 80 días*.

A causa de los vientos no pudieron establecer ruta directa a España. Subieron hasta la altura del cabo de San Vicente, donde, ahora sí, tenían el regreso en la palma de la mano. Después de tres años menos 14 días fondeaban en Sanlúcar.

El capitán envió noticias al rey, que estaba en Valladolid, donde después de se entrevistarían y, a la espera de ayuda para remontar el río Guadalquivir hasta Sevilla, descansaron y fueron abastecidos con 12 arrobas de vino, 50 hogazas y roscas de pan, 25 cuartos de vacas...

sacos de clavo de la mejor calidad —524 quintales— cargados en su bodega pagaron la inversión y su beneficio directo superó los 346.000 maravedies.

Desde la misma llegada, se tuvo conciencia de la gesta lograda. Carlos I concedió recompensas y honores a Juan Sebastián Elcano. El secretario del monarca en su crónica comparó la empresa con el mito griego de Jasón y los argonautas en pos del vellocino, y aseguró que esta era aún mayor, porque los primeros navegaron el Mediterráneo, mientras que la armada de la Especiería había surcado el mundo.

Esther P. Martínez

✦ **JUAN SEBASTIÁN ELCANO**

“Tú fuiste el primero...”

NACIÓ en Guetaria (Guipúzcoa) en una fecha desconocida, hacia 1476. Primogénito de nueve hermanos, se cree que pertenecía a una familia de pescadores y marinos acomodados, que contaban con casa y embarcación propia. Desde muy joven se enroló en barcos pesqueros y comerciales, por lo que adquirió gran experiencia marinera. En 1509 participó en la expedición de Argel, patrocinada por el cardenal Cisneros. Llegó a tener una nave de 200 toneles con la que sirvió en las campañas de Italia a las órdenes del *Gran Capitán*.

De esta campaña militar salió mal parado. La compensación económica que le debía la Corona por los servicios prestados nunca llegó. Para poder pagar los sueldos a su tripulación, Elcano se vio obligado a vender su nave a unos mercaderes vasallos del Duque de Saboya. Con ello incurrió en un delito, ya que las leyes de la época prohibían entregar embarcaciones a otros países en tiempos de guerra.

Se instaló en Sevilla, donde tuvo conocimiento de la expedición que preparaba el portugués Fernando de Magallanes para explotar una ruta por occidente que condujera a las Indias. Es probable que su decisión de embarcarse se debiera a la necesidad de pagar sus deudas con la Corona. «Entre los enrolados figuraba Juan Sebastián Elcano, a quien, por las prisas o por alguna circunstancia que se desconoce (es difícil que se hiciera la «vista gorda»), se incluyó, sin tener en cuenta su carácter de proscribo, que le impedía embarcar en cualquier nave, y más aún en una real. Lo curioso es que tuvieron que valorarse sus cualidades de marino, pues fue nombrado maestro de la nao *Concepción*, que mandaba el capitán Gaspar de Quesada y llevaba como piloto al portugués Juan López de Carvalho», escribe el historiador Manuel Lucena Salmoral en su biografía de Juan Sebastián Elcano.



Retrato de Juan Sebastián Elcano, por Ignacio Zuloaga.

El navegante vasco mantuvo un perfil bajo durante la primera parte del viaje hasta Filipinas. Tras la muerte de Magallanes es elegido capitán de la nao *Victoria* y, finalmente, toma el mando de la expedición de regreso. A pesar de todas las dificultades, el 6 de septiembre de 1522 logra alcanzar el punto de partida, Sanlúcar de Barrameda. Habían transcurrido de tres años y dieciséis días de navegación y recorrido 14.000 leguas dando la vuelta al mundo.

Carlos I concedió a Elcano una renta anual de 500 ducados en oro y un escudo de armas, cuya cimera era un globo terráqueo con la leyenda *Primus circumdedisti me* («Fuiste el primero que la vuelta me diste»). Se organizó una segunda expedición a las Molucas al mando de Frey García Jofre de Loáisa, con Elcano como segundo, que zarpó de la Coruña el 25 de julio de 1525. Aquel sería el último viaje del marino vasco. Murió en un lugar del océano Pacífico —no se sabe si de escorbuto o intoxicado al consumir un gran pez, probablemente barracuda—. Fue un 4 de agosto de 1526, casi cuatro años después de haber culminado la mayor gesta de la navegación de todos los tiempos.

Tomó el mando de la expedición y culminó la vuelta al mundo después de tres años de navegación

✦ **FERNANDO DE MAGALLANES**

Al servicio de Carlos I

LA fecha de su nacimiento se sitúa en torno a 1480. Provenía de una familia de la pequeña nobleza portuguesa y se educó en la corte de Lisboa. En 1505 se enroló en una expedición hacia la India y participó en la conquista de Malaca. Regresa para participar en las campañas norteafricanas bajo las órdenes del duque de Braganza. El rey Manuel I de Portugal rechazó por dos veces su proyecto para explorar nuevas rutas hacia Oriente, por lo que decidió probar suerte en España. En 1517 llegó a Sevilla y propuso a Carlos I llegar a las islas de las Especias por una ruta occidental, a través de un paso por los nuevos territorios americanos, y regresar por la misma ruta, evitando así entrar en los dominios portugueses. Aprobado el proyecto, mediante las capitulaciones de Valladolid se le otorga el título de Gobernador y Adelantado de todas las tierras que descubriese.

Magallanes partió al mando de una escuadra de cinco naves. En el Puerto de San Julián (Patagonia) hubo de hacer frente a un motín, que finalmente sofocó, además de perder dos de las

El marino portugués por Charles Legrand (grabado, hacia 1841).



Biblioteca Nacional de Portugal

naves. Iniciada nuevamente la navegación, el 21 de octubre entraron en el estrecho, al que llamó «de Todos los Santos», más tarde conocido como estrecho de Magallanes, adentrándose después en el Pacífico, océano que fue atravesado por vez primera por un europeo.

A los tres meses alcanzaron las islas Filipinas. Magallanes murió en un enfrentamiento con los indígenas en la isla de Mactán el 27 de abril de 1521. Le acompañaba su fiel Antonio de Pigafetta, cronista de la expedición, quien dijo así: «Espero que la gloria de Magallanes sobreviva a su muerte. Adornado de todas las virtudes, mostró inquebrantable constancia en medio de las mayores adversidades».

Una tripulación de leyenda

LAS épicas vivencias de muchos de los integrantes de la expedición forman parte del relato de una de las mayores hazañas de la Historia. El italiano **Antonio Pigafetta** fue cronista de la primera vuelta al mundo. Se encontraba entre los 18 supervivientes de la nao *Victoria*. Registró detalladamente cada episodio de su viaje y luego redactó una *Relazione*, que entregó al emperador Carlos V.

Al alguacil mayor **Gonzalo Gómez de Espinosa** le tocó asumir el mando de la *Trinidad*, la otra nao que en las

islas Molucas zarpó de regreso a España. Llegó casi seis años después que Elcano por haber caído cautivo de los portugueses. El piloto **Juan Rodríguez de Mafra** había acompañado a Colón en su segundo y tercer viajes. Falleció tras completar la agónica travesía del Pacífico, el mismo día que tocaban tierra en Filipinas.

En la expedición iban algunos de los mejores hombres de ciencia de su tiempo, como el sevillano **Andrés de San Martín**, cosmógrafo de la Casa de Contratación. Su misión era determinar la

longitud geográfica del Maluco. Murió a manos de los indios en la emboscada de Cebú. También había muchachos muy jóvenes enrolados como pajes. Uno de ellos era hijo del piloto **Vasco Gallego**, que fallecería por enfermedad durante la travesía del Pacífico. El niño, al que llamaban **Vasquito**, sobrevivió. Otro de los supervivientes de la *Victoria* fue el **Maestre Hans**. Se embarcó nuevamente con Elcano en la expedición de Loaysa, de la que regresó convirtiéndose en el primer hombre en dar dos vueltas al mundo. Un caso singular fue el del



Antonio Pigafetta.

grumete **Gonzalo de Vigo**. Embarcó con la *Trinidad* de vuelta por el Pacífico, pero desertó en la Isla de Maug y se integró con los indios como uno más. Cuatro años después lo encontró la expedición de Loaysa, obtuvo el perdón real y se unió a los expedicionarios.

LA NAO VICTORIA

El barco capitaneado por Elcano que realizó la mayor hazaña marítima de todos los tiempos

POCO se sabe a ciencia cierta sobre cómo era el barco que protagonizó la primera circunnavegación del mundo. No existen planos originales, pero se piensa que la *Victoria* tenía la estructura de una carraca artesanal cantábrica. Se la conoce como nao porque en muchos documentos de la época se llamaba así, en sentido amplio, a cualquier navío concebido para la navegación oceánica, pero también se trataba de un tipo específico de buque, con mucho velamen, buena capacidad de carga para ganar autonomía y alto bordo para soportar olas mayores. A comienzos del XVI naos y carracas reemplazaron a las carabelas en las rutas marítimas comerciales de exploración.

Se construyó por encargo de la Monarquía Hispánica en los astilleros de Zaráuz, con un armazón de roble y el resto (castillo, cubierta, mástiles y casco), de pino gallego. Su nombre, *Victoria*, proviene de la iglesia de Santa María de la

Victoria de Triana (Sevilla), donde Magallanes juró servir al rey Carlos I.

Era la cuarta en tamaño de las cinco naos que partieron hacia las Islas de las Especias. Se piensa que tendría una capacidad de 102 toneladas, una eslora de 26 metros, manga de 6,7 y 13 metros de longitud de quilla.

Contaba con tres mástiles: mayor (1) y trinquete (2) con velas cuadradas, y mesana (3) con vela latina (triangular), y un bauprés (4) en el castillo de proa (5), con una vela cebadera (6). El palo mayor y el trinquete incluían cofas (7) para los vigías. El timón (8) era de pala ancha y se manejaba por medio de un palo vertical llamado pinzote. Con respecto al armamento, llevaba diez falconetes de hierro forjado. Tras la circunnavegación, la *Victoria* navegó dos veces a Santo Domingo, perdiéndose cuando regresaba a España del segundo viaje.

VIDA A BORDO

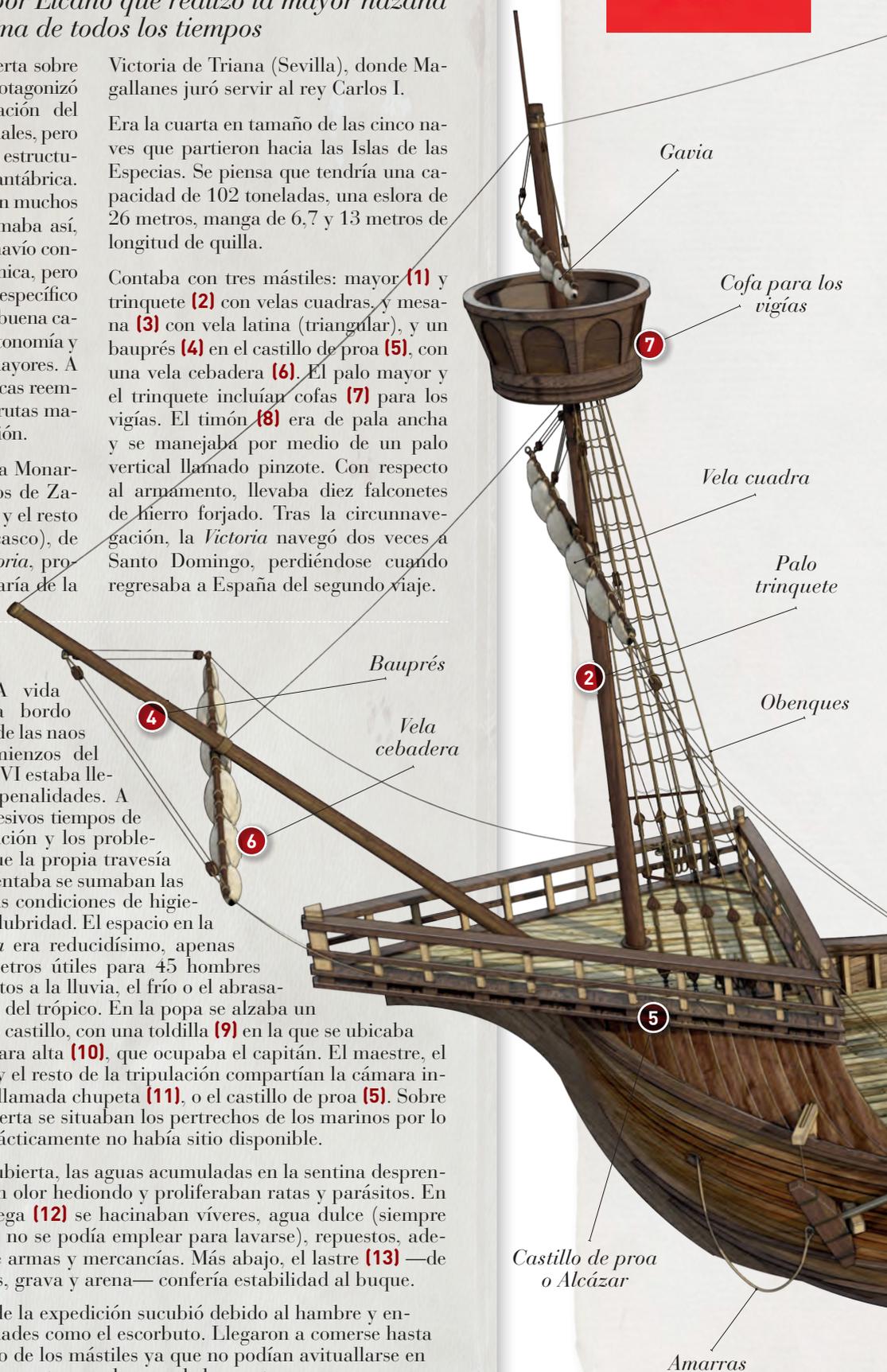
LA vida a bordo de las naos de comienzos del siglo XVI estaba llena de penalidades. A los excesivos tiempos de navegación y los problemas que la propia travesía representaba se sumaban las pésimas condiciones de higiene y salubridad. El espacio en la *Victoria* era reducidísimo, apenas 120 metros útiles para 45 hombres expuestos a la lluvia, el frío o el abrasador sol del trópico. En la popa se alzaba un amplio castillo, con una toldilla (9) en la que se ubicaba la cámara alta (10), que ocupaba el capitán. El maestre, el piloto y el resto de la tripulación compartían la cámara inferior, llamada chupeta (11), o el castillo de proa (5). Sobre la cubierta se situaban los pertrechos de los marinos por lo que prácticamente no había sitio disponible.

Bajo cubierta, las aguas acumuladas en la sentina desprendían un olor hediondo y proliferaban ratas y parásitos. En la bodega (12) se hacinaban víveres, agua dulce (siempre escasa, no se podía emplear para lavarse), repuestos, además de armas y mercancías. Más abajo, el lastre (13) —de piedras, grava y arena— confería estabilidad al buque.

Parte de la expedición sucumbió debido al hambre y enfermedades como el escorbuto. Llegaron a comerse hasta el cuero de los mástiles ya que no podían avituallarse en ningún puerto por el acoso de los portugueses.

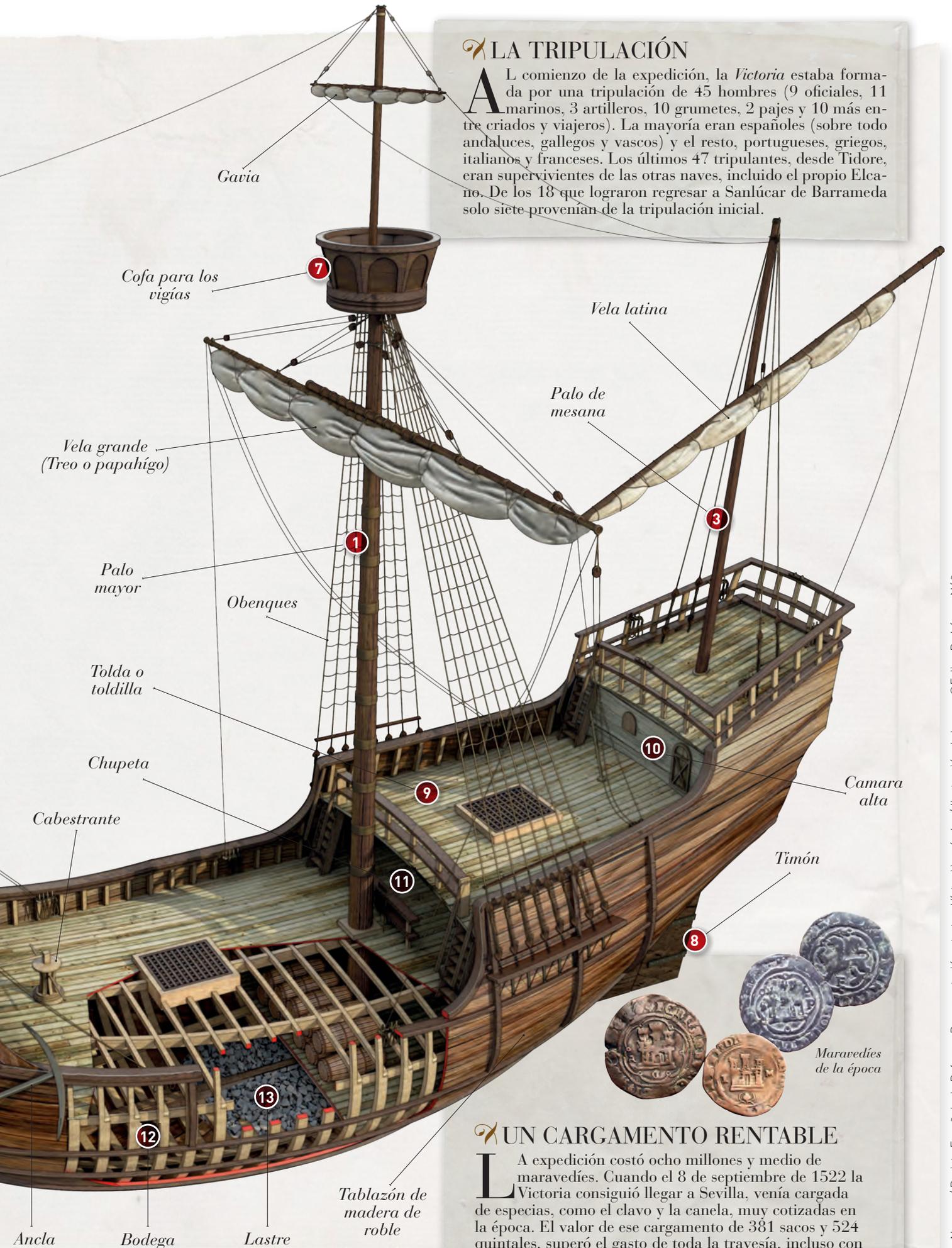


Escena de vida marinera en el siglo XVI.



LA TRIPULACIÓN

A l comienzo de la expedición, la *Victoria* estaba formada por una tripulación de 45 hombres (9 oficiales, 11 marineros, 3 artilleros, 10 grumetes, 2 pajes y 10 más entre criados y viajeros). La mayoría eran españoles (sobre todo andaluces, gallegos y vascos) y el resto, portugueses, griegos, italianos y franceses. Los últimos 47 tripulantes, desde Tidore, eran supervivientes de las otras naves, incluido el propio Elcano. De los 18 que lograron regresar a Sanlúcar de Barrameda solo siete provenían de la tripulación inicial.



UN CARGAMENTO RENTABLE

L a expedición costó ocho millones y medio de maravedíes. Cuando el 8 de septiembre de 1522 la *Victoria* consiguió llegar a Sevilla, venía cargada de especias, como el clavo y la canela, muy cotizadas en la época. El valor de ese cargamento de 381 sacos y 524 quintales, superó el gasto de toda la travesía, incluso con un beneficio de más de trescientos mil maravedíes.

El viaje amplió el conocimiento científico de la Tierra y ratificó su redondez

La primera vuelta al mundo y la CARTOGRAFÍA

LA cartografía siempre ha sido la disciplina que ha registrado los primeros cambios y transformaciones tras los grandes descubrimientos geográficos que han dado lugar al crecimiento de un mundo incompleto cuyo centro era el mar Mediterráneo.

En 1492 Cristóbal Colón consiguió llegar a América gracias a la evolución en las técnicas constructivas y las nuevas prácticas náuticas y cartográficas. El modo de navegar con cartas portulanas, válido para el cerrado mar Mediterráneo, se tornó inservible para un mar abierto

como el océano Atlántico. El estudio de las corrientes marinas y la observación astronómica permitieron navegaciones cada vez más largas, en tiempo y en distancia. Con el objetivo de controlar toda relación con el Nuevo Mundo se creó en Sevilla en 1503 la Casa de la Contratación, que se convertiría a lo largo del siglo XVI en el centro de estudios náuticos más importante de Europa, y de la que saldría un modelo cartográfico al que conocemos como Padrón real.

En el año 1500 Juan de la Cosa realizó la primera representación de América en un mapa. El formato de esta obra, se-



Primer globo terráqueo conocido (Martín Behaim, 1492).

The digital-earth.eu

gún distintos autores, habría inspirado los mapas que como padrones reales se elaboraron en la Casa de la Contratación desde 1508. En dicha fecha, también se creó en dicha institución la figura del Piloto Mayor, que fue el encargado de manejar la información que los navegantes le proporcionaban con el fin de incorporarla al nuevo Padrón real.

En ese mismo año de 1508 Fernando el Católico celebró una junta en Burgos, en la que reunió a los mejores cartógrafos castellanos con el objetivo de preparar una armada que se dirigiera al sur de América para encontrar el ansiado paso



que abriera la vía de Castilla hacia las islas de la Especiería. Años más tarde se retomó la propuesta, y sería Juan Díaz de Solís el encargado de buscar un paso que atravesara América, y que le llevó únicamente hasta el río de la Plata en el año 1515.

Poco después, Fernando de Magallanes entraba en España con el objetivo de convencer al rey Carlos I para que costeara una expedición a las islas de las Molucas, a las que los portugueses habían llegado pocos años antes. En la estrategia adoptada por Magallanes, apoyado en los cartógrafos portugueses Ruy y Francisco Faleiro, y Pedro y Jorge Reinel, fue fundamental el apoyo de la cartografía. Para sus fines se valió de un planisferio realizado por los Reinel, en el que las Molucas estaban situadas en aguas españolas y el monarca castellano accedió a organizar una expedición rumbo a las islas de las Especies.

A partir de ese momento comenzaron los preparativos a través de la Casa de la Contratación de Sevilla. En el entorno de la misma se situó el grupo de cartógrafos portugueses, especialmente Ruy Faleiro y el propio Magallanes, aunque el verdadero protagonista de la cartografía que surtió la expedición fue el castellano Nuño García de Toreno, que realizó

24 cartas náuticas para el viaje. En su elaboración se incluyeron todos los conocimientos acumulados en Castilla y en Portugal sobre las rutas por las Indias Orientales y Occidentales con datos de exploraciones anteriores, como la citada de Solís por la costa de Brasil hasta el río de la Plata.

El resultado final del viaje a las Especies se convertiría en la primera vuelta al mundo. Tras la gesta de Juan Sebastián Elcano varias son las fuentes que informan sobre la travesía, siendo la del propio Elcano la más autorizada y la que traslada al monarca castellano en Valladolid en 1522. Es necesario destacar también el derrotero del piloto Francisco de Albo que nos relata la navegación desde el cabo de San Agustín en la ida, en 1519, hasta el avistamiento del de San Vicente a la vuelta en 1522. Con toda esta información Nuño García de Toreno realizó su carta del Sur de Asia en la que sitúa a las Molucas en territorio español. En esa misma fecha, 1522, aparece una proyección polar realizada por Pedro Reinel de América del Sur, posiblemente realizada con información de la nao *San Antonio*, que abandonó la expedición antes de entrar en el estrecho de Magallanes, regresando a Sevilla.

La cartografía del nuevo mundo se convierte entonces en un arma al servicio de la monarquía hispánica ya que valiéndose de los mapas que salían de la Casa de la Contratación de Sevilla, obra de Nuño García, Juan Vespucio y Diego Ribero, el rey ejercía su influyente red de diplomacia con la autoridad que supone la representación de los descubrimientos en los nuevos mapas. Estos también se utilizaron con frecuencia como documentos en la disputa entre españoles y portugueses sobre la posesión de las Islas Molucas, que ambos reclamaban. El carácter probatorio que tenían los mapas era tenido en consideración en las negociaciones, como lo fueron las cartas universales utilizadas en el Tratado de Zaragoza en 1529 para delimitar exactamente las zonas de influencia portuguesa y española en Asia.

José María Moreno Martín
 Jefe de Cartografía e Instrumentos
 Náuticos del Museo Naval



Astrolabio y compás náutico, para determinar la posición y distancias.



Los instrumentos de navegación

FUE un viaje muy complejo, por un océano inexplorado, y una arriesgada navegación de regreso desde las Molucas acechados por los portugueses. La combinación de cuadrantes, astrolabios, agujas de marear, relojes de arena y compases facilitó la empresa. Uno de los elementos clave fue el compás náutico, ya utilizado desde siglos atrás. Este se situaba sobre las cartas y en función del ángulo resultante se medían las distancias. Con el astrolabio se medía la altura de los astros sobre el horizonte para determinar la latitud. En cuanto a la brújula (en la época, aguja de marear), su funcionamiento perdía eficacia en las cercanías del hemisferio Sur. Elcano y el piloto Albo demostraron su habilidad técnica en el gobierno de la *Victoria* al darse cuenta, sin ver la estrella Polar, de que la brújula erraba al nordeste: «Cambiamos la derrota por causa que la aguja noresteaba, y tirábamos al Sur»

V. H.



Carta Universal de Juan Vespucio (1526). Muestra la geografía mundial tal como era conocida a principios del siglo XVI. Facsimil. (Original en el Hispanic Society of America de New York).

Museo Naval de Madrid

La circunnavegación de la nao Victoria hizo socios planetarios a Europa, el Nuevo Mundo y China

Un lazo directo entre ORIENTE Y OCCIDENTE



Serge Gruzinski
Experto en Historia Global

ACABA de comenzar el otoño de 1519 cuando la expedición Magallanes-Elcano deja atrás Sanlúcar de Barrameda rumbo a la Especiería. Pero su inicio se había gestado mucho antes en Valladolid, donde, en marzo de 1518, Carlos I decidió apostar por el proyecto del marino portugués y firmar las consiguientes capitulaciones.

Cinco siglos después, la capital castellana celebraba la efeméride y, también, el Congreso Internacional de Historia Primus Circumdedisti me. Claves de la primera globalización, actividad inaugural de la conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo. El evento fue organizado por el Ministerio de Defensa, en colaboración con el de Educación, Cultura y Deporte, y la Junta de Castilla y León.

Participó en la cita Serge Gruzinski, director de investigación emérito del Centro Nacional para la Investigación Científica y de la Escuela de Estudios Superiores en Ciencias Sociales de París, y primer historiador galardonado con el Premio Internacional de Ciencias Históricas, considerado el nobel de la disciplina en el ámbito de la historia global. Referente internacional en la materia, Gruzinski inauguró el congreso con la ponencia La vuelta al mundo y los inicios de la mundialización ibérica, de la que a continuación se recoge una síntesis.

PARECE ser que, entre 1510 y 1519, una avalancha de señales y prodigios celestes portadores de augurios inciertos sembraron la inquietud en México, Europa occidental y China. Tres mundos que se ignoraban pero que, al final de la década, iban a vivir un hito de alcan-

ce planetario y que cambiaría el devenir de todos: la primera vuelta al mundo. Esta proeza —para Maximiliano Transilvano, secretario de Carlos I, superior a la de los argonautas—, termina por sumar al fin principal del viaje, la Especiería, el establecimiento de un lazo directo entre Oriente y Occidente, y el acercamiento a China. El cronista de la época Pedro Mártir de Anglería ya pone en valor tal circunstancia: «Los españoles siguieron al sol poniente, como los portugueses habían seguido al sol levante, y arribaron al este de las islas Molucas, que no están muy lejos del país donde Ptolomeo sitúa la península de Cattigara y el Gran Golfo, la puerta abierta para llegar a China».

EL LEJANO ORIENTE, MÁS CERCA

En este marco, una primera conclusión que la historia global ofrece es la necesidad de contextualizar los acontecimientos y reintroducir en esta circunnavegación, primero, a China, pero también a México, ya que será la base hacia ese lejano oriente.

El pensador europeo que mejor ha entendido la significación de esa primera vuelta al mundo es el filósofo alemán Peter Sloterdijk, defensor de que una historia global del Renacimiento no puede ignorar la circunnavegación. Según él, a partir de Copérnico la Tierra ya girará siempre en torno al Sol y, después de Magallanes y Elcano, el hombre y el capital europeo girarán en torno a la Tierra. Su revolución atañe a todos: marinos, comerciantes, financieros, príncipes y cronistas; y hace del mar y de la movilidad de los hombres y de los capitales el



Marco Romero/MDI

motor de todas las circulaciones y de todas las remociones de enclaves. El dinero que da esa primera vuelta al mundo es, en gran parte, de un mercader, financiero y armador ligado a Amberes, Cristóbal de Haro, oriundo de Burgos y de origen converso. Ha trabajado en Portugal y regresa a Castilla para sacar provecho de la llegada de los flamencos y de Carlos I, el nuevo soberano. Firma un acuerdo con Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, quien presenta el proyecto de Magallanes al rey. El capital europeo dará la vuelta al mundo por vez primera.

MUNDIALIZACIÓN IBÉRICA

Con la circunnavegación entramos en un espacio globalizado. El hombre ibérico, y luego el europeo, ya puede circular de cualquier punto del mundo a otro. Es el inicio de una dinámica que denominamos «mundialización ibérica», es decir, la proliferación repentina de todo tipo de lazos entre unas regiones del mundo que hasta entonces se ignoraban o trataban desde muy lejos. Dicho proceso se despliega a lo largo del siglo XVI y afecta a Europa, África, Asia y el Nuevo Mundo, áreas entre las que se establecen interacciones de una intensidad sin precedentes hasta entonces.

El acontecimiento tiene un impacto mayor. Va más allá de las historias de España y de Portugal, atañe al devenir occidental. Por eso, una vez colocado en la dinámica de la historia global, podemos entender por qué la primera vuelta al mundo contribuyó a definir una nueva geopolítica mundial, en la que

surgieron, al lado de la Cristiandad, China y México, y que hizo del oeste uno de los ejes más activos, innovadores y, conviene no olvidarlo, predadores de la modernidad europea.

PARTE DE UN PROCESO

Tal perspectiva induce a redespigar nuestros horizontes históricos. Por ejemplo, podemos preguntarnos qué podía significar esa mundialización para los chinos de 1519. Sabemos por informaciones oficiales que en 1510 ya conocían armas de fuego portátiles foráneas que denominaban *fo-lang-ki*, de origen y fabricación portuguesa, pero que habían llegado a Oriente antes que los propios lusos y de que se completara la primera vuelta al mundo.

Esto no disminuye en nada la proeza de Magallanes-Elcano. Al contrario, recuerda que no se trata de un hecho aislado y que pertenece a la historia de un proceso mucho más amplio y complejo, la citada mundialización ibérica.

Los portugueses circulaban por los mares asiáticos desde la expedición de Vasco de Gama. En 1511 toman ya el puerto de Malaca y en 1513 tocan las costas chinas. Los castellanos, por su parte, siguen la progresión vecina. Cabe recordar que Colón imaginaba que había alcanzado Asia y que esa interpretación estaba tan arraigada que en 1503 el canónico y escritor Rodrigo Fernández de Santaella publica, en castellano, la obra de Marco Polo para que sus compatriotas se den cuenta del error y afirma

categoricamente que las islas descubiertas por sus compatriotas pertenecen a una cuarta parte del mundo. La idea de un Asia al alcance de la mano resistió bien porque la convicción de haber llegado a terreno «conocido» alentaba a marineros e inversionistas, frente al temor del salto al vacío que significaba el escenario de Santaella.

PROYECTOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL

Cuando el emperador Carlos I sueña con las Molucas y los castellanos de Cuba se interesan por la tierra firme mexicana, los portugueses de Malaca tienen la mirada clavada en China. Entre los colonizadores de Cuba y los de Malaca, los paralelismos son numerosos y comienzan en 1517. Por ejemplo, ambos grupos utilizan bases avanzadas como las ciudades Cuba y Malaca, y se enfrentan a civilizaciones desconocidas.

¿Por qué conectar los dos episodios? Desde una perspectiva global, la conquista de México puede ser entendida como otro paso hacia la exploración del mar del Sur y sus riquísimas riberas, y un camino, más corto y seguro, hacia la Especiería, «esos suburbios de la China», según las crónicas de la época. Escrutadas de más cerca, las empresas portuguesa y castellana tienen mucho en común, y arrojan una luz preciosa sobre las circunstancias en las que los mundos se conectan y los contactos se multiplican en los albores de los tiempos modernos.

Además, varios episodios parecen repetirse: el establecimiento de los lusos en Tunmen, cerca de Cantón, y el de los castellanos en Veracruz, sus encuentros con los emperadores Zhengde y Moctezuma, la ambivalencia de expediciones que se presentan como embajadas pero nutren proyectos de conquista...

Conviene subrayar que el fracaso portugués en China, a pesar de su programa detallado de colonización, resulta ser absolutamente contemporáneo del éxito castellano en México y de la empresa de Magallanes apoyada por Carlos I.

Las islas de las especias y China fueron objetivos proclamados y codiciados de las empresas ibéricas durante largo tiempo. Sin embargo, desde el siglo XVI, el descubrimiento y la conquista del Nuevo Mundo han acaparado la memoria colectiva de tal forma que han caído en el olvido dos cuestiones. La primera, esa meta inicial puesta en Oriente y, la segunda, la resistencia de China, que contuvo las ambiciones portuguesas y obligó a la corona castellana a contentarse con Filipinas.

Victoria o fiasco, las tres empresas ibéricas tuvieron en su mira regiones del mundo destinadas a ocupar un espacio gigantesco en el horizonte de los europeos; nos dejaron los primeros retratos de China, México y el Pacífico, y un nuevo escenario que va a marcar una etapa crucial en el surgimiento de una conciencia planetaria en los europeos.

La gestación del occidente euro-americano es indisoluble del movimiento hacia el oeste que iniciaron las expediciones de Cristóbal Colón y que confirmó la primera vuelta al mundo de Magallanes-Elcano, invirtiendo una tendencia milenaria.

Desde la antigüedad se sabía que la Tierra era redonda. Aristóteles ya había recordado que, al menos teóricamente, era posible llegar a la lejana India por la ruta del oeste. Pero la Eu-



Barco floral chino, incensario-león guardián (China), mantón de Manila y abanico, porcelana de la rescata...

ropa medieval mantuvo su mirada puesta en el este: el paraíso, Tierra Santa, Jerusalén, los relatos de los antiguos, el recuerdo de las cruzadas, las invasiones mongolas, las amenazas del Islam mameluco y otomano, las riquezas de la India... y tantas otras cosas. Todas conspiraban para hacer del Oriente objeto de esperanzas, codicias u odios, cuando se trataba de enfrentarse al Islam.

LA CONQUISTA DEL OESTE

A partir de las empresas de Cristóbal Colón y Fernando de Magallanes, la proa se pone en lo sucesivo hacia el oeste. Además, desde el año 1517, los castellanos se dan cuenta de que en Tierra Firme [en el continente americano] existen sociedades cuyos modos de vida parecen semejantes a los de la vieja Europa.

Con el descubrimiento del Perú y el Imperio Inca se afirma definitivamente la convicción de que existe otro mundo, olvidado por la Biblia y los antiguos. Hasta en lugares tan lejanos como Estambul, los contemporáneos son sensibles al carácter inaudito de ese

descubrimiento. Poniente deja de ser una dirección para ser una tierra prometida, fuente de riquezas, laboratorio donde se enseñarán en reproducir la Europa naciente, espacio tan acogedor para los emigrantes como un infierno para los negros de África... Se trata, además, de un escenario que se va a mantener en el tiempo para gentes de muy diversa condición. De hecho, ya en el siglo XIX y después en la centuria siguiente, la carrera hacia el oeste reavivó el atractivo adquirido por América antes de que esta se convirtiese en sinónimo de libertad y espíritu de empresa.

Occidente se afirmará progresivamente como motor y cuna de la modernidad, con una Europa que se va forjando a medida que surge el Nuevo Mundo. Los destinos de ambas partes del globo son indisociables. Todas las «américas» han sido mode-

y, por ende, hacer frente a una multitud de alteridades. Contribuyeron a sentar las bases de la mundialización que ya en ese momento se esbozaba, tanto en sus dimensiones de apertura como en el proceso impuesto de uniformizar al planeta.

Emprendieron, de este modo, el camino de la modernidad, de una nueva etapa descentrada, edificada fuera de Europa y sometida a la prueba de otras civilizaciones. No se trata de determinar si comprendieron o no a quienes tenían frente a ellos, sino de darse cuenta de los medios que supieron utilizar para entrar en contacto con unas humanidades que hasta entonces les eran desconocidas.

Tras todo ello, se presenta el surgimiento de una «esfera global», de la constitución de un espacio planetario en el que llegan a ser posibles todos los tipos de circulación, choques y encuentros y, en el que se dan las bases mínimas para mantener intercambios regulares con gran cantidad de terrenos neutrales en los rincones más alejados y diversos del planeta.

SINCRONÍA PLANETARIA

El océano Pacífico de Magallanes, la China de los portugueses y el México de los castellanos añaden espacios suplementarios al ecúmene que los europeos conocían hasta entonces. Cada una de esas zonas son testigos de los primeros balbuceos de una sincronía planetaria que hace que se compene-

entren las diferentes partes del globo. Este nuevo lienzo, todavía frágil, lleno de agujeros inmensos, siempre a punto de desgarrarse e indiferente a fronteras políticas y culturales, comienza a extenderse alrededor de todo el planeta.

Es en el siglo XVI cuando la historia humana se integra en un escenario que se identifica con el globo terráqueo. Es entonces cuando las conexiones entre las partes del mundo se aceleran: entre Europa y la región del mar Caribe a partir de 1492, entre Lisboa y Cantón a partir de 1513, entre Sevilla y México a partir de 1517... Con la mundialización ibérica, Europa, el nuevo mundo y China se convierten en socios planetarios.

Esto es, en resumen, lo que nos descubre la historia global del siglo XVI y de la circunnavegación, concebida como otra forma de interpretar el Renacimiento, menos eurocentrista y más en concordancia con nuestro tiempo. Es la razón por la que la primera vuelta al mundo ha de integrarse en una memoria europea global, que pueda ser compartida por todos los pueblos de nuestro continente, hayan nacido aquí o en otras partes del mundo.



Hélène Gicquel

La nao San Diego; ejemplos del intercambio global que, a todos los niveles, abrieron Magallanes y Elcano.

ladas por Europa y esta, a su vez, se ha enriquecido, construido y reproducido proyectándose al otro lado del Atlántico. Ha sido, al tiempo, «depredadora y civilizadora».

El cambio de rumbo iniciado por Colón y confirmado en la vuelta al mundo, por tanto, es mucho más importante que las islas y costas que descubrieron; y la resistencia de China fue lo que delimitó para siglos los contornos de occidente. El océano Pacífico se convirtió en un límite entre occidente y oriente. De un lado, un Nuevo Mundo que dará su razón de ser al primero, cuyas riquezas, hombres y espacios serán despiadadamente explotados; del otro, una China imperial que absorberá buena parte de la plata extraída de las entrañas de América.

Fue entonces cuando arrancó la mundialización que se está culminando en la actualidad. Tres pasos simultáneos la inauguran. Durante mucho tiempo, a los ibéricos —y a ningún otro europeo— les corresponderá observar, describir y comprender los nuevos mundos que encontraron repentinamente al alcance de sus manos. Tuvieron que jugar en una multiplicidad de tableros —americanos, asiáticos, africanos, musulmanes—

Doscientos proyectos conforman el programa, en el que participa de forma destacada el Ministerio de Defensa

Tres años de CONMEMORACIÓN



Pool Moncloa/J. M. Cuadrado

La vicepresidenta del Gobierno, Carmen Calvo, y el ministro de Negocios Extranjeros de Portugal, Augusto Santos, presentaron los actos conmemorativos en el cuartel general de la Armada, junto a la ministra de Defensa, el ministro de Cultura y Deporte, el AJEMA y el historiador José Álvarez Junco.

UN amplio programa de actividades, de carácter inclusivo y multidisciplinar, constituye el eje central de la conmemoración de la primera vuelta al mundo. El viaje duró de 1519 a 1522 y la celebración de su V Centenario será también prolongada, extendiéndose hasta 2022. Por eso, este programa es un elemento vivo: a los 193 proyectos que contiene se sumarán otros en el transcurso de la cele-

bración, a la vez que se irán concretando muchos de ellos. Son numerosos los ámbitos integrados en el programa: académico, audiovisual, científico, educativo, literario, museístico, musical, teatral, publicaciones... y lógicamente, también la náutica, tanto conmemorativa como deportiva, con varias vueltas al mundo incluidas. Asimismo, se acuñarán monedas de colección y se emitirán sellos y billetes de lotería y de la ONCE alusivos a la gesta.

Para preparar y programar las distintas actividades se creó en 2017 una Comisión Nacional, configurada como un órgano colegiado interministerial de la Administración General del Estado. Esta Comisión ha aprobado hasta ahora los 193 proyectos citados, que han sido promovidos por entidades públicas —principalmente, los Ministerios de Defensa, Cultura y Deporte, y Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, la sociedad estatal Acción Cultural Española y el

Instituto Cervantes—, administraciones autonómicas y locales —sobre todo, los Ayuntamientos de Guetaria, Sanlúcar de Barrameda y Sevilla— y organizaciones privadas.

En la celebración de esta efeméride España colabora con otras naciones. Para ello existen dos grupos de países de interés: los directamente implicados en la ruta de la expedición —Argentina, Brasil, Cabo Verde, Chile, Estados Unidos (isla de Guam), Filipinas, Indonesia, Portugal y Uruguay—; y otros considerados prioritarios (China, India, Japón, México, Rusia y Sudáfrica).

Esta visión compartida se manifiesta especialmente con Portugal, de donde era originario Fernando de Magallanes, como se reflejó en los actos del pasado 1 de abril en Madrid y Lisboa, en los que la vicepresidenta del Gobierno, Carmen Calvo, y el ministro luso de Negocios Extranjeros, Augusto Santos Silva, presidieron la presentación de las actividades a realizar de manera conjunta. Ambos suscribieron una declaración en la que afirman que la primera circumnavegación «encarna de forma ejemplar la reivindicación del esfuerzo, no solo individual sino sobre todo colectivo, la constancia, la capacidad de trabajo y la responsabilidad, valores que siguen siendo de vital importancia 500 años después en la vida de nuestros ciudadanos y en los que hemos visto forjarse elementos fundamentales de nuestra sociedad europea».

INAUGURACIÓN

La conmemoración se inició con dos actividades desarrolladas en Valladolid del 20 al 22 de marzo de 2018 (ver número 349 de RED): en el Centro Cultural Miguel Delibes se celebró un Congreso Internacional de Historia, organizado por el Ministerio de Defensa; y en el Monasterio de Nuestra Señora del Prado, un solemne acto institucional presidido por los Reyes, en recuerdo de las Capitu-



El rey Felipe VI presidió en Valladolid la conmemoración de la firma de las Capitulaciones entre Carlos I y Magallanes.



El trofeo Juan Sebastián Elcano se entregará en las regatas del V Centenario.

laciones firmadas por Carlos I y Magallanes el 22 de marzo de 1518. En el Monasterio, Don Felipe y Doña Letizia, acompañados por las demás autoridades, visitaron la exposición «El viaje a la especiería de Magallanes y Elcano», montada por el Departamento con fondos procedentes en su mayoría del Museo Naval de Madrid.

Otra fecha significativa será la del próximo 10 de agosto, en que se cumplen 500 años de la salida de la expedición desde Sevilla. Ese día, la Armada engalanará todas sus dependencias y buques y realizará en la capital andaluza una ofrenda floral al monumento a Juan Sebastián Elcano, un desfile desde este monumento a la Torre del Oro y un izado de Bandera. Por su parte, el Ayuntamiento de Sevilla inaugurará el Centro de Interpretación de la primera vuelta al mundo, entre otras iniciativas.

El siguiente 20 de septiembre, el protagonismo recaerá en Sanlúcar de Barrameda, desde donde, tras una escala para aprovisionamiento y preparación, la flota se hizo definitivamente a la mar. La Armada llevará a cabo el engalanado general de dependencias y buques y un homenaje a los marinos de la expedición en la localidad gaditana, complementado con otros actos promovidos por el Ayuntamiento.

TROFEO PARA LAS REGATAS

El Ministerio de Defensa es la entidad que aporta el mayor número de proyectos: 30 de los 193 que ha aprobado la Comisión. Entre ellos destaca el impulso a diversas regatas nacionales e internacionales que se organizarán en los próximos años, incluyéndolas en el programa del V Centenario y ofreciendo a los ganadores el nuevo Trofeo Juan



Reunión de la Comisión Ejecutiva que coordina las actividades para la conmemoración del V Centenario de la expedición de la primera vuelta al mundo.

El programa de celebraciones abarca hasta mayo de 2020 y al mismo se sumarán nuevos proyectos y actividades

Sebastián Elcano. La Armada ha recogido así el deseo expresado por clubs y federaciones nacionales, así como por asociaciones y competiciones internacionales de vela, de contribuir visiblemente a la celebración.



Los regatistas Roberto Bermúdez de Castro y Theresa Zabell presentan el trofeo en la Casa de América.

El Trofeo —un busto de bronce con la efigie de Elcano— se presentó el pasado 26 de marzo en la Casa de América, de Madrid, donde fue mostrado a los asistentes por los regatistas Roberto Bermúdez de Castro y Theresa Zabell, en un acto en el que se difundió también un video explicativo de la primera circunnavegación y del V Centenario elaborado por Defensa.

Entre los eventos incluidos en el programa se encuentran las Copas del Rey y de la Reina de Vela (Palma de Mallorca y Valencia); el Campeonato del Mundo de Vela Adaptada (bahía de Cádiz); los Campeonatos de Europa de Clase A (Puerto de Santa María) y de 420 y 470 Juvenil (Villagarcía de Arosa); el Campeonato de España de Traineras; los Campeonatos de Europa y del mundo

de seis metros (Sangenjo); las regatas en Mallorca, Menorca y Barcelona y la Semana Clásica de Puerto Sherry, integradas en el Trofeo Clásicos Mare Nostrum; la regata Guardiamarina (Vigo); 500 años de la primera circunnavegación a vela (Golfo de Cádiz); Conde de Godó (Barcelona); Infantas de España (Tenerife); Almirante Rodríguez-Toubes (Villagarcía de Arosa); el Circuito de Vela Latina Región de Murcia; la Semana Clásica del Mar Menor; la Semana Náutica de Melilla; el ascenso y el descenso del Guadalquivir a vela (Sanlúcar de Barrameda y Sevilla); los Trofeos Príncipe de Asturias (Bayona) y Las Anclas (ría de Pontevedra)... En la organización de algunas de estas actividades interviene la Comisión Naval de Regatas de la Escuela Naval Militar, de Marín.

La Armada participa en las regatas programadas con motivo del quinto centenario con el velero *Aífos 500*, de la clase *Club Swan 50*, cedido para ello por el fabricante, del cual conserva el nombre, al que se ha añadido el 500 por esta efeméride. Hasta ahora, el *Aífos 500* ha competido en el XX Trofeo S.M. La Reina y en la XXXVII Copa del Rey de Vela, en esta última patroneado por Don Felipe. Además, se creará en la Escuela Naval Militar el Campeonato Mundial Militar de Vela Crucero, que se celebrará en Marín entre 2019 y 2022.

BUQUE ESCUELA

Con la colaboración del Club Marítimo del Adra, la Armada ha organizado para el 6 de julio una regata especial en honor al navegante vasco, que efectuará el recorrido Bilbao-Guetaria-Bilbao. En ella estará presente el Buque Escuela *Juan Sebastián de Elcano*, que recalará en Guetaria para celebrar un homenaje ante uno de los dos monumentos a Elcano de la localidad, dentro de su XCI Crucero de Instrucción, iniciado en enero y que concluye el próximo mes de julio, con salida y llegada en Cádiz. Durante el mismo, lleva izada la bandera con la insignia del V Centenario de la Vuelta al Mundo.

En los siguientes cruceros el Buque Escuela se ajustará a las efemérides clave de la expedición: en el XCII tocará



Pepe Díaz

El buque escuela de la Armada celebrará el V Centenario con una nueva vuelta al mundo.

El Ministerio de Defensa aporta 30 de los 193 proyectos aprobados para el V Centenario

El explorador español Kitin Muñoz y el almirante Urcelay en el acto de la sociedad Explorers Club de Nueva York. Debajo, restauración de uno de los cuadros que se exhibirán en el Museo Naval de Madrid.



Armada

puerto en algunos lugares por los que pasaron los marinos que dieron la vuelta al mundo por primera vez, como Río de Janeiro o el ahora llamado Estrecho de Magallanes; y en el XCIII, con una duración aproximada de un año (entre 2020 y 2021), dará una nueva circunnavegación a la Tierra. Será la undécima para este buque, que realizó la anterior entre 2002 y 2003.

En su próxima circunnavegación, el *Juan Sebastián de Elcano* portará la bandera número 1.519 de la sociedad *The Explorers Club*, de Nueva York, que reconoce las más importantes gestas de la historia de la humanidad. La noticia de la concesión se dio a conocer el pasado 16 de marzo en la cena anual de la entidad, a la que asistió el segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante José Luis Urcelay.

EXPOSICIONES Y CONFERENCIAS

El 20 de septiembre se inaugura en el Museo Naval de Madrid la exposición *Fuimos los primeros: la vuelta al mundo de Magallanes-Elcano*, que tratará de resaltar la grandeza de la expedición y el apoyo institucional a la misma por parte de la Armada. Su pieza estrella será un modelo científico de la nao *Victoria*, en cuya construcción ha trabajado un equipo de investigación que dirigió el



Museo Naval de Madrid

ingeniero naval Francisco Fernández González, fallecido el pasado mes de octubre. En base a esta muestra habrá exposiciones itinerantes en diversas entidades culturales y sociales, tanto nacionales como internacionales.

El Museo Naval presentará en 2021 un cuadro de gran formato, encargado al pintor Augusto Ferrer-Dalmau, que representa a Elcano en su momento estelar, cuando decide volver por la ruta de India bordeando África. Además, ha diseñado un programa específico de actividades sobre el V Centenario, dirigido a un público no especializado, que tendrá lugar entre septiembre de 2019 y marzo del 2020. Las actividades serán de carácter familiar, orientadas fundamentalmente a un público infantil, con talleres, visitas teatralizadas y cuentacuentos; escolar, para alumnos de enseñanza primaria; y de adultos, sobre aspectos relacionados con la navegación, como el manejo de instrumentos náuticos.

La Semana Naval de Madrid dedicará su novena edición, en septiembre, a la primera vuelta al mundo. Igualmente, el Cuartel General de la Armada acogerá en 2019 y 2022, dentro de las jornadas anuales del Instituto de Historia y Cultura Naval, varias conferencias sobre diversos aspectos de la expedición. Adicionalmente, mientras dure la conmemoración, habrá simposios sobre la efeméride en Cartagena, Ferrol, Guetaria, Las Palmas, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla y Tenerife, y en ciudades extranjeras como Buenos Aires, Lisboa, Manila, Montevideo, Nueva York o Río de Janeiro.

CÁTEDRA EXTRAORDINARIA

La Universidad CEU San Pablo y la Armada crearán la Cátedra Internacional CEU-Elcano, dirigida a especialistas y a un público interesado en la materia, y en particular profesores de los distintos niveles educativos, para los que se prevé desarrollar materiales docentes en diferentes soportes. La Cátedra propiciará, en colaboración con instituciones universitarias de los países vinculados a la expedición, la realización de actos



Real Club Náutico de Palma

La Armada participará en las regatas del quinto centenario con el velero Aifos 500.

conmemorativos en fechas y lugares de especial relevancia histórica.

La Secretaría General de Política de Defensa (SEGENPOL) elaborará dos publicaciones de cómic para difundir, entre los alumnos de primaria y secundaria, la hazaña de Magallanes y Elcano y la



Digitaltoon Studio

La película de animación sobre la aventura se estrenará en cines el próximo 12 de julio.

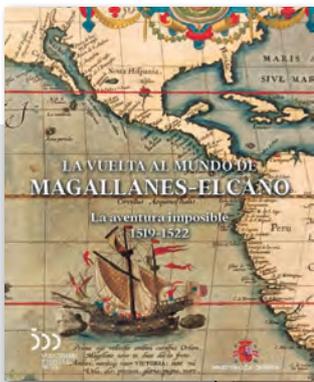
contribución española a la navegación y la exploración.

Los Premios Defensa, que reconocen el mérito de trabajos sobre asuntos de defensa, paz, seguridad e historia militar, incluirán en la modalidad de Investigación, durante todo el periodo de la conmemoración, una temática relativa al V Centenario.

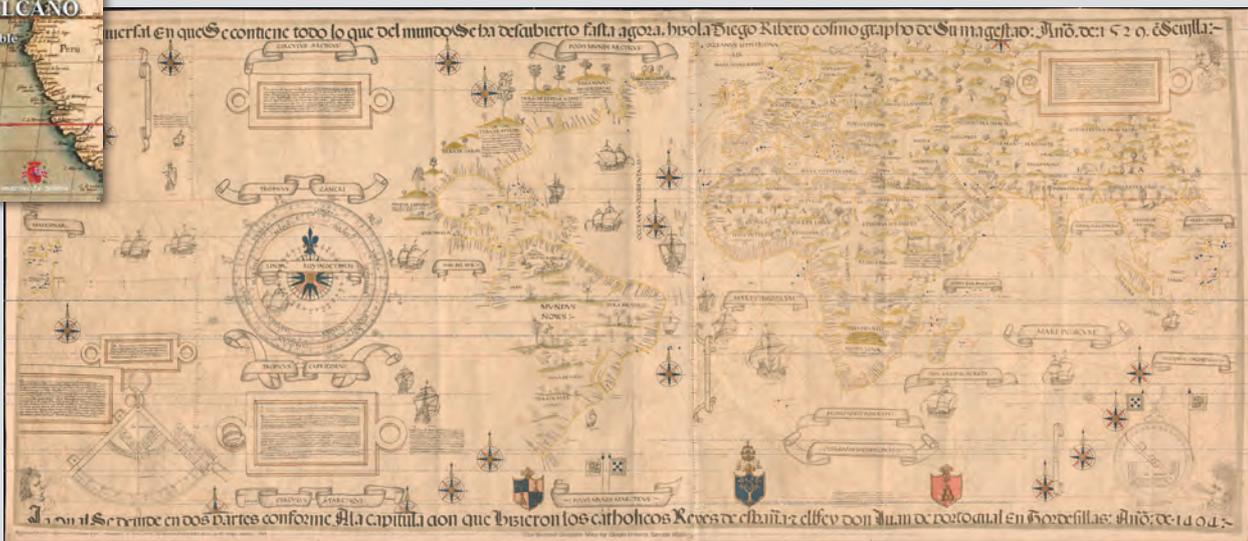
La edición de las actas del referido Congreso Internacional de Historia de Valladolid y de diversas publicaciones conmemorativas, el levantamiento de un monumento a Elcano en Madrid y la elaboración de dos series para RTVE sobre el navegante de Guetaria y la vida a bordo del Buque Escuela son otras actividades en las que participará el Ministerio de Defensa.

Los citados proyectos audiovisuales se inscriben en un convenio suscrito por el Departamento y RTVE para promocionar los acontecimientos relacionados con el V Centenario que sean considerados de especial relevancia a través de todos sus canales de televisión, radio y web.

Santiago F. del Vado



La aventura imposible [MDE]; mapa de Ribero (1529); exposición del INE; Desvelando horizontes; tratado de navegar de F. Falero (1535); libros de A. Rodríguez y M. González; carta de Felipe III; grabado de Carlos I y especial de Desperta Ferro.



Archivo Museo Naval

Publicaciones, exposiciones y recursos web mantienen viva la épica navegación del siglo XVI

Para saber más de UNA AVENTURA SIN IGUAL

LIBROS, páginas web, archivos, museos, conferencias, exposiciones... son fuentes que siempre están ahí para acercarse a la primera vuelta al mundo y a sus protagonistas, pero, en estas fechas, coincidiendo con la celebración del V centenario de su partida de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda en el otoño de 1519, cobran protagonismo.

La expedición se había puesto en marcha el año anterior, cuando Carlos I apostó por el proyecto del marino portugués Fernando de Magallanes para llegar a la Especiería y finalizaría tres después, en 1522, liderada por el también marino Juan Sebastián Elcano.

La primera web de referencia sobre el tema es la oficial de su conmemoración (www.vcentenario.es) y contiene toda la información sobre el viaje y la celebración.

El omnipresente *Google* rebasa con creces los cuatro millones de resultados al preguntar por «primera vuelta al mundo» y su apartado de libros supera los 8.000.

También en internet, una referencia importante es la Biblioteca Virtual de Defensa (www.bibliotecavirtualdefensa.es). Según el descriptor que se elija —primera vuelta al mundo, Magallanes, Elcano— sus resultados rondan los quince. El Catálogo Colectivo de Bibliotecas de Defensa (www.bibliodef.es), por su parte,

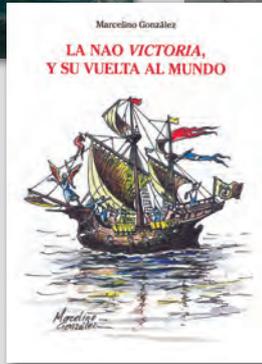
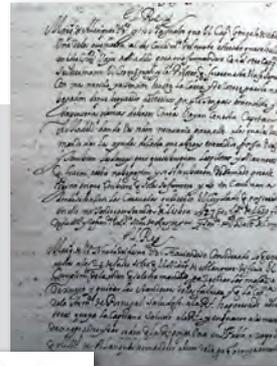
arroja una treintena de apuntes en la búsqueda «primera vuelta al mundo».

Y como editora, la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural (www.publicaciones.defensa.gob.es) tiene en su colección, entre otros, dos libros esenciales: *Desvelando horizontes II. Personajes de entonces y terminología básica de la navegación a vela y La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible 1519-1522*.

El singular repertorio de la Biblioteca Virtual de Defensa, con documentos históricos disponibles, ofrece solo una muestra de lo conservado en las colecciones del Ministerio. Permite ver, por ejemplo, textos como el diario de navegación de Magallanes o el derrotero del viaje desde San Agustín (Sudamérica), de Francisco Albo.

EN CENTROS NAVALES

Este último texto en concreto se conserva en el Archivo del Museo Naval de Madrid, pero no es el único. De hecho, el centro de la Armada es la referencia principal entre las colecciones de Defensa sobre la expedición, con cientos de documentos, libros y cartografía, tanto en sus salas de exhibición como custodiados en sus depósitos de fondos. Su filial de San Fernando (Cádiz) también exhibe un retrato de Elcano, entre otros fondos.



Archivo General Militar de Madrid

AGN de Madrid

El Museo del Ejército (Toledo) tiene otro retrato del guipuzcoano y su biblioteca conserva documentación de referencia sobre el tema, entre libros y artículos de revista, incluida la *Revista Española de Defensa*. Además, el Archivo General Militar de Madrid guarda grabados de Carlos I, Magallanes y Elcano, así como una misiva de Felipe III con instrucciones para que se hiciera una carta de navegación del estrecho descubierto por el portugués.

Valladolid y el destacado papel de la Armada, con documentos originales completados con análisis.

La revista *Desperta Ferro Ediciones*, en su número de febrero, profundiza en la efeméride, en sus entresijos y en las múltiples facetas de los descubrimientos, no solo de la expedición a la Especiería, y confiesa su vocación didáctica, especialmente, de cara al mundo educativo.

Los espacios virtuales de la Biblioteca Nacional de España (www.bne.es) permiten consultar unos 350 resultados sobre la vuelta al mundo del Elcano, varios relativos a la celebración de 1919; y el Portal de Archivos Españoles (<http://pares.mcu.es>) incluye documentos dados de alta por el Archivo General de Indias.

En su web (www.ign.es), el Instituto Geográfico Nacional incluye varios mapas de la época que enseñan cómo la circunnavegación cambió el planeta. Sobre ellos, ha organizado una muestra en su sala de exposiciones (hasta diciembre).

LIBROS

La base del ISBN, del Ministerio de Cultura (www.mcu.es), reúne más de 25 títulos. Además, desde el inicio de la conmemoración se han publicado obras, como *Desvelando horizontes I*, de la Fundación del Museo Naval; *La primera vuelta al mundo* (Eclaf), de Agustín R. Rodríguez, y *La nao Victoria y su vuelta al mundo* (Fundación Alvargonzález), escrita por Marcelino González, capitán de navío en la reserva.

También han visto la luz *Magallanes. Hasta los confines de la Tierra*, de Laurence Bergreen (Ariel), y una edición conmemorativa de la editorial Taberna Libraria sobre el viaje, que aborda cuestiones como las Capitulaciones de

En internet de nuevo, vemos que Elcano se ha dado de alta en *facebook*, *twitter* (@elcano1476)... a través del capitán de navío y escritor Luis Mollá Ayuso; la nao *Victoria* tiene su fundación (www.fundacionnaovictoria.org/es), y que www.rutaelcano.com, de Tomás Mazón, muestra el itinerario del viaje con *Google Earth*.



El mapa de rutaelcano.com permite seguir a las naos en su expedición.

Tomás Mazón

su web la conferencia *Magallanes y Elcano*, del marino e historiador Pedro Novo (1892) y que se inicia con las siguientes palabras: «El viaje hecho por los españoles en el espacio de tres años alrededor del mundo es una de las cosas más grandes y maravillosas que se han ejecutado en nuestro tiempo, y aún de las empresas que sabemos de los antiguos».

Esther P. Martínez

Fuerzas Armadas

Con la VI Flota de EEUU

La fragata *Méndez Núñez*, escolta del *USS Abraham Lincoln*



La fragata *Méndez Núñez* se incorporó el pasado mes de abril al Grupo de Combate nº 12 como escolta del *USS Abraham Lincoln*, un portaaviones de propulsión nuclear que lleva a bordo entre 60 y 70 aeronaves. Hasta el próximo octubre, navegará por el Mediterráneo, golfo Pérsico y mar del Sur de China para llegar a San Diego, en California, además de participar en ejercicios navales junto a otros países como Japón o India. Desde California, la *Méndez Núñez* regresará a España por el canal de Panamá completando así la circunnavegación a la Tierra que realizaron Magallanes y Elcano hace ahora 500 años. Junto a la fragata española, el Grupo de Combate está compuesto por el crucero de misiles guiado *Leyte Gulf*, cinco destructores (*Nitze*, *Mitscher*, *Winston S. Churchill*, *Mason* y *González*) y algún submarino.

La misión se encuadra dentro de la cooperación en materia de defensa entre las armadas de Estados Unidos y España. No es la primera vez que un buque español despliega con un portaaviones estadounidense. En 2005 lo hizo la fragata *Álvaro de Bazán* con el *Theodore Roosevelt*; en 2011, la *Almirante Juan de Borbón* con el *George H.W. Bush*; y un año después, la *Blas de Lezo* con el *Dwight D. Eisenhower*.

«La cooperación con la fragata española demuestra nuestro compromiso de trabajar con los países aliados y mejorar la interoperabilidad entre las fuerzas aliadas», manifestó la *USS Navy* en un comunicado en el que anunciaba la entrada del *Abraham Lincoln* en la zona de la VI Flota, el Atlántico oriental y el Mediterráneo.

EVALUACIÓN

Antes de integrarse como escolta del *Abraham Lincoln*, la *Méndez Núñez* superó un exigente proceso de evaluación y certificación nacional y participó, durante los pasados enero y febrero, en un ejercicio conjunto con las unidades del Grupo de Combate en aguas de la costa este de EEUU.

El jefe de Estado Mayor del Ejército, Fernando Alejandro, visitó el 16 de abril el portaaviones estadounidense durante la escala que realizó en Palma de Mallorca y supervisó la integración de la fragata española. Mientras permaneció atracado en la isla balear, el *Abraham Lincoln* abrió sus puertas a más de 1.000 personas que visitaron, entre otras dependencias, su cabina de vuelo y vieron de cerca los aviones *Super Hornet F/A-18*.

Nacional

Mujeres, paz y seguridad

Participación en misiones

Con motivo del 30º aniversario de las operaciones españolas en el exterior, el CESEDEN celebró el 8 de abril la jornada *La Agenda de Mujeres, Paz y Seguridad desde una perspectiva integral* donde se abordó el papel de la mujer en las misiones de paz. Presidido por la ministra de Defensa, Margarita Robles, al encuentro asistieron, entre otros, Javier Solana, ex secretario general de la OTAN; Ángel Olivares, secretario de Estado de Defensa; Alejo de la Torre, subsecretario de Defensa, Amparo Valcarce, directora general de Reclutamiento; Miguel Ángel Ballesteros, director del departamento de Seguridad Nacional, y Paz Esteban, secretaria general del CNI.



Itziar Gómez/MDE

«Tenemos que seguir apoyando a las mujeres en zonas de guerra para que sean las agentes y constructoras de la paz en el mundo», señaló Robles durante su intervención. Actualmente, de los 2.700 militares españoles desplegados fuera de España, 300 son mujeres. «El que haya mujeres en procesos de paz —añadió— ayuda a empoderarlas en zonas de conflictos».

Durante la jornada se abordaron los retos del II Plan de Acción Nacional, que promueve la participación de las mujeres en misiones y la perspectiva de género en todas las actividades de construcción de la paz, al tiempo que asegura la formación en materia de igualdad del personal que participa en estas operaciones.

Encuentro con los boinas verdes

La ministra de Defensa visita el MOE

La ministra de Defensa, Margarita Robles, se trasladó el 10 de abril al acuartelamiento *Alférez Rojas Navarrete*, en la localidad alicantina de Rabasa, donde se ubica el Mando de Operaciones Especiales. Allí conoció de primera mano cómo actúa esta unidad, una de las más modernas, avanzadas y especializadas del Ejército, en misiones y operaciones en el exterior. La ministra visitó una exposición de material de última generación y presenció el simulacro de rescate de un rehén durante el ataque terrorista a una embajada. También, el lanzamiento de embarcaciones desde un helicóptero *Chinook HT-17*, el trabajo en el agua de especialistas en buceo y un ejercicio con fuego real.

Un día después, la ministra se desplazó hasta las instalaciones de *La Marañoso* del INTA, en San Martín de la Vega (Madrid), para presidir el acto de entrega a la Agencia de Sistemas Globales de Navegación por Satélite del edificio donde se instalará el Centro de Monitorización del Sistema de Posicionamiento Global *Galileo*. Este sistema pretende convertirse en una alternativa al GPS americano.

Margarita Robles también visitó, el pasado 9 de abril, la Estación de Seguimiento de Satélites en Cebreros (Ávila) gestionada por la ESA, que alberga la primera antena de espacio profundo de Europa. Allí, la ministra avanzó que próximamente la estación ampliará su seguimiento de cuatro a cinco satélites, lo que es indicativo del «compromiso de España con Europa».



Rubén Somonte/MDE

El Rey, en Armilla

La base aérea alberga el Ala 78

Felipe VI visitó el pasado 25 de abril la base aérea de Armilla, en Granada, donde se ubica el Ala 78, responsable de la enseñanza de los pilotos y mecánicos de helicópteros del Ejército del Aire.

Tras recibir información sobre el funcionamiento y misiones del Ala 78, Don Felipe conoció el aula taller de mecánicos y los simuladores de los helicópteros *Sikorsky S-76* y *EC-120 Colibrí* con los que cuenta la base. En el último de ellos, el Rey realizó un vuelo acompañado por el jefe del Ala 78, coronel

Luis García-Almenta. En el hangar del Grupo de Material, recorrió la exposición estática del *Sikorsky*, con personal y equipo SAR, y el taller de motores. En las inmediaciones de la Torre de Control, visitó la exposición del *Colibrí* atendida por componentes de la patrulla acrobática *Aspa*.



Casa de SM el Rey

Intercambio de conocimientos

Acuerdo de Defensa con la Universidad de Valencia

El Ministerio de Defensa y la Universidad de Valencia firmaron el pasado 17 de abril un convenio marco de colaboración para facilitar el intercambio de conocimientos que mejoren la formación del personal de ambos organismos. El texto lo rubricaron en el convento de Santo Domingo, sede del Cuartel General Terrestre de Alta Disponibilidad (CGTAD), la rectora de la universidad

valenciana, María Vicenta Mestre Escrivá, y el jefe del CGTAD, teniente general Francisco José Gan Pampols.

Ambas instituciones organizarán conjuntamente cursos de postgrado, conferencias y seminarios. También, proyectos académicos relacionados con la paz, la seguridad, la cooperación y la defensa, e intercambiarán alumnos en prácticas.



Ejército de Tierra



Escuela de Infantería de Marina

Deporte

Ruta de las Fortalezas

Carrera organizada por la Armada y el ayuntamiento de Cartagena

La Armada y el ayuntamiento de Cartagena organizaron el 6 de abril la *X Ruta de las Fortalezas*, en la que 3.800 participantes recorrieron 54 kilómetros por los castillos y fortalezas que rodean la ciudad. Los ganadores fueron José Antonio Agüera e Irma Duchi en las modalidades masculina y femenina. En esta edición los participantes corrieron un kilómetro más que años anteriores al pasar por el Arsenal Militar de Cartagena, en reconocimiento a la implicación de la Armada en esta prueba en la que se inscribieron 8.000 interesados. Pero no todos consiguieron dorsal ya que las plazas estaban limitadas para evitar aglomeraciones y no dañar el entorno natural.

También, del 5 al 7, la Brigada *Extremadura XI* organizó el *VII Desafío San Fernando*, en Badajoz, para corredores, ciclistas y público infantil, en el que participaron 1.800 personas. La prueba más exigente fue la *Ultraibérica*, que se disputó, en bicicleta de montaña o corriendo, en dos distancias de 120 y 80 kilómetros. Las carreras de cross fueron de 21 y 10 km y hubo otra en bicicleta de 40.

Defensa y Ciencia

Acuerdo para promover la innovación

Los Ministerios de Defensa y de Ciencia, Innovación y Universidades firmaron el 29 de abril un protocolo general de actuación para impulsar la participación de la industria española en los programas de I+D+i de la Unión Europea. El secretario de Estado de Defensa, Ángel Olivares, y la secretaria de Estado de Universidades, Investigación, Desarrollo e Innovación, Ángeles Heras, rubricaron este acuerdo que persigue orientar al tejido tecnológico e industrial nacional en todo lo relativo a tecnologías desarrolladas con carácter civil que tienen aplicaciones en el ámbito de la defensa y viceversa.

Los ministerios implicados quieren, con este protocolo, optimizar los recursos de I+D+i de la Administración General del Estado, impulsar la participación de la industria española de la defensa en los programas de la Unión Europea, reducir la dependencia exterior y potenciar el desarrollo conjunto de estrategias para promocionar los avances en innovación de las empresas del sector.

Para que todas las inversiones en I+D+i lleguen al mercado, el acuerdo facilitará la coordinación y el asesoramiento a las entidades con proyectos en este ámbito así como el intercambio de información, conocimientos y experiencias sobre la tecnología de la industria española en el sector de la defensa y la seguridad.



Rubén Somonte/MIDE



EMAD

Misiones internacionales Contra la piratería

Buques españoles liberan a pesqueros secuestrados

La fragata *Navarra*, al mando de la fuerza de la operación *Atalanta* de lucha contra la piratería en el Índico, liberó el 23 de abril a un pesquero yemení que llevaba cuatro días secuestrado por piratas somalíes —en la fotografía—. Trece días antes, el patrullero *Serviola* rescató al personal de un buque mercante de bandera nigeriana que se encontraba retenido por nueve individuos que huyeron al ver aproximarse el patrullero. El *Serviola* se encontraba en el golfo de Guinea en misiones de vigilancia y seguridad marítima.

La *Navarra* recibió información sobre un posible ataque pirata a un pesquero español y otro coreano realizado desde un esquiife e inició la búsqueda e interceptación de los piratas. Al mismo tiempo, el comandante de la Fuerza, contralmirante Ricardo A. Hernández López, ordenó al avión de patrulla marítima alemán *P3-C* dirigirse a la zona de los ataques para enviar información. El avión localizó un *dhow* yemení que remolcaba varios esquiifes, que coincidía con uno secuestrado días antes en aguas somalíes, por lo que se pensó que estaba siendo usado como buque nodriza para lanzar ataques y que, probablemente, hubiera rehenes a bordo.

Tras 28 horas de navegación, la *Navarra* localizó el pesquero y, una vez alcanzado, un equipo de Guerra Naval Especial realizó la operación de abordaje. Posteriormente, el buque entregó a las autoridades de Seychelles a cinco presuntos piratas implicados en el secuestro.

Personas

MANDO DE OPERACIONES ESPECIALES

EL general de brigada **Raimundo Rodríguez Roca** es el nuevo jefe del Mando de Operaciones Especiales. Ocupaba la jefatura del Centro de Fuerza Futura 2035 a la que accedió en marzo de 2018, cuando se puso en marcha. Ha estado once años en destinos de Operaciones Especiales y ha participado en misiones en Guatemala, Kosovo y Afganistán.



PLANIFICACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

EL general de brigada del Cuerpo de Ingenieros Politécnicos **Juan Emilio Muñoz Garrido** ha sido nombrado subdirector general de Planificación y Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructura. Ingresó en el Ejército en 1980 y hasta su nombramiento ocupaba la Subdirección General de Proyectos y Obras, también en la DIGENIN.



ADQUISICIONES DE ARMAMENTO

EL coronel de Intendencia de la Armada **Alfonso Francisco Torán Poggio** es el nuevo responsable del Área de Contratación Internacional de la Subdirección General de Adquisiciones de Armamento y Material. A este cargo llega desde la Subdirección General de Contabilidad donde estaba al frente del Área de Contabilidad.



Cultura

Carta a una militar española

Entregados los galardones provinciales

La VI edición del concurso escolar *Carta a una militar española* se ha cerrado con record de participación: más de 11.000 alumnos de 4º de la ESO, 1º y 2º de Bachillerato, de 495 centros docentes de toda España. Bajo el lema *30 años trabajando en igualdad*, los escolares han escrito una misiva a una militar anónima en la que expresaban su opinión acerca de la contribución de las mujeres a las Fuerzas Armadas, los retos que han superado y



MDE

por qué es fundamental la igualdad de género en todos los ámbitos de la sociedad.

Ya se han entregado los galardones provinciales —en la foto, la ganadora de Valencia, María Vicent Cabezero, del colegio Santa María, de Onteniente— y a mediados de mayo se dará en Madrid el premio a la vencedora nacional: Nerea Moreno, del colegio Milagrosa-Las Nieves, de Ávila, y a las finalistas, Lucía Alonso, de Zamora, y Nerea López, de Soria. Las cartas premiadas pueden leerse en <http://www.cartaaunmilitar.es/>.

V edición de las jornadas «El Ejército de Tierra y los retos futuros»

LIDERAZGO y gestión del talento

General de división Antonio Ruiz Benítez

Director de Doctrina, Investigación, Orgánica y Materiales (DIDOM)

NOS encontramos frente a un entorno futuro caracterizado por la complejidad, la inestabilidad, la incertidumbre y la omnipresencia de la información en el que la preparación de las Fuerzas Armadas y en concreto del Ejército de Tierra (ET) debe evolucionar al ritmo de los acontecimientos en el ámbito de la seguridad y adelantarse a ellos siempre que sea posible. Para poder responder con eficacia a la necesidad de adaptación continua que nos plantean los nuevos retos, es necesario introducir con oportunidad los cambios necesarios en la organización, en el equipamiento y en la instrucción y adiestramiento de las unidades de la fuerza.

Ante esta situación el ET ha puesto en marcha una serie de estudios prospectivos que permitirán realizar un diseño ideal de fuerzas acordes con los objetivos a alcanzar el largo plazo, y que servirán de referencia para futuras investigaciones a medio y corto plazo. Este ambicioso proyecto de transformación, denominado Fuerza 2035, es la solución del Ejército para dar respuesta al proceso de planeamiento militar que lidera el jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) con la finalidad de mantener unas Fuerzas Armadas eficaces y proporcionales al nivel de ambición establecido.

El Ejército del año 2035, componente esencial de la Fuerza Conjunta, estará capacitado para constituir organizaciones operativas flexibles y cohesionadas, dotadas de medios tecnológicamente avanzados y formadas por personal altamente motivado y preparado. El capital humano seguirá siendo el factor más crítico de nuestra política de defensa y el elemento fundamental para que el ET sea capaz de operar en todo tipo de entornos y de integrarse en estructuras multinacionales, acciones fundamentales para asegurar la protección de la población española y el control del territorio y los recursos del país.

Este y otros temas relativos al factor humano fueron abordados por diferentes expertos, tanto del ámbito académico civil como del militar, el pasado mes de abril en la Escuela de Guerra del ET, durante el desarrollo de la V edición de las jornadas «El Ejército de Tierra

y los retos futuros», que este año tuvieron como título «Liderazgo y gestión del talento». El encuentro puso de manifiesto, una vez más, el compromiso con la mejora continua, la modernidad y la adaptación a las nuevas realidades y amenazas de un mundo en constante transformación.

Frente a este panorama, los analistas plantean la gestión del talento como la gran ventaja competitiva del momento. Ya que esta práctica no solo se presenta útil para identificar potenciales talentos, disminuir la rotación y retener a las personas que conforman equipos de alto rendimiento, sino que, además, repercute directamente en la mejora de la productividad, la eficiencia y la eficacia de la empresa. En el caso de las organizaciones militares, esta eficacia será más visible en la medida en que sus efectivos consigan mejorar la seguridad y la estabilidad de la sociedad española y la defensa de sus intereses y sus valores.

El jefe de Estado Mayor del Ejército de Tierra (JEME) destacó la importancia de las cuestiones tratadas durante las jornadas para adaptar la formación militar a las nuevas capacidades de liderazgo, necesarias para conducir eficazmente unidades militares en los nuevos escenarios de conflicto. Eficacia que irá íntimamente relacionada con una adecuada gestión del talento dentro de la organización que, sobre la base del aprendizaje continuo y la evolución constante, sea atractiva a la sociedad española (marca de Ejército) y favorezca la cohesión y el alineamiento de todos los miembros del ET con el propósito de la institución. Para lograr el éxito es necesario dar respuesta a las necesidades y expectativas individuales, buscando la sinergia entre las ambiciones y aspiraciones personales, en beneficio del propósito del Ejército y ejerciendo siempre el mando con ejemplaridad, sustentada en los valores de la organización.

Identificar, impulsar y desarrollar el talento individual para transformarlo en talento de la organización es uno de los elementos clave del futuro ET. La gestión del talento no es otra cosa que una cuestión de liderazgo, analizada y desarrollada en los últimos años en el ámbito



Fernando Gómez «Pajarón»

del Mando de Adiestramiento y Doctrina dentro de sus programas de investigación derivados del Ciclo de Análisis a Largo Plazo del Ejército (CALPE) y que este año ha sido tratada en los documentos Entorno Operativo Futuro Terrestre 2035 y Tendencias.

El JEME también puntualizó, especialmente, que en el horizonte temporal futuro el cambio en la organización no solo es necesario, sino que es una obligación moral con la sociedad a la que sirven los hombres y mujeres que integran las Fuerzas Armadas. Para ello será imprescindible incorporar de forma progresiva y con objetivos alcanzables a corto plazo, aquellas posibilidades de aplicación al ámbito militar que nos proporcione la inteligencia artificial, integrando y sincronizando los procedimientos y procesos de sistemas de información, redes y personal. Para eso será necesario simplificar las estructuras y disponer de Sistemas de Mando y Control (C2) eficaces y fiables.

Sin lugar a dudas, el entorno operativo futuro, que empieza hoy, planteará a los ejércitos nuevos desafíos y amenazas que comprometerán la Seguridad Nacional. El ET se verá obligado a operar en un contexto operacional confuso e inestable, sobre el que planeará la sombra siempre permanente y ágil de la velocidad de la información, la multiplicidad de actores, la interconexión de las sociedades y la difuminación de las fronteras tradicionales.

Los mandos tendrán, más que nunca, que reforzar su liderazgo para hacer frente a los nuevos retos. Tendrán que estar preparados para trabajar en equipo y revertir el individualismo al que nos arrastra la sociedad actual, mantener la cohesión de sus unidades y desarrollar su inteligencia emocional para poder promover el crecimiento personal e intelectual de sus subordinados. Deberán desarrollar un pensamiento global que les permita marcar la diferencia entre lo esencial y lo accesorio, que les lleve a tomar decisiones sin perder de vista el propósito de la organización, saber anticiparse, ser proactivos, motivar, inspirar y ceder poder, para rodearse del mejor equipo. El liderazgo efectivo para hacer frente a los retos futuros no es un

nombre, es un verbo, una acción de logro y crecimiento individual, colectivo y organizacional, un proceso activo de influencia y adaptación entre el jefe y sus subordinados, una tarea de fortalecer la capacidad de las unidades militares como un equipo de personas cohesionadas, capaces de diseñar por sí mismas el modo de afrontar los riesgos, de operar al ritmo adecuado en la incertidumbre y de adaptarse a la volatilidad.

Sobre la base sólida de las competencias del liderazgo de todos los tiempos de los mandos del ET, y sustentado por sus valores y virtudes militares, se ha publicado recientemente en el ámbito del Ejército, el Concepto Derivado (CODE) 01/19 «Liderazgo 2035 en el ET». En él se destacan la inteligencia emocional, la cultura de equipo, la conciencia intercultural, la proactividad, la gestión del talento y del conocimiento, el fomento de la experiencia, la capacidad para ceder poder, la serenidad y firmeza, y la motivación para liderar, como las diez competencias clave para que los jefes ejerzan un liderazgo efectivo para afrontar los retos futuros.

El Mando orientado a la Misión (*Mission Command*), basado en la iniciativa, en la cultura de equipo, en la confianza mutua entre el jefe y el subordinado y en la comunicación efectiva, se sitúa como la filosofía de mando que mejor se adapta a la complejidad e incertidumbre de los retos que el entorno operativo futuro plantea al ET.

Liderar el cambio en la organización supone definir el estado actual y futuro; sentar las bases para implantar de forma progresiva la cultura del mando orientado a la misión, como la filosofía de mando necesaria para afrontar los retos futuros; impulsar y mantener dentro de la organización una cultura creativa de aprendizaje continuo; formar líderes capaces de dominar las implicaciones y posibilidad de las operaciones en todos los ámbitos, con una tecnología en constante evolución y con un enfoque integral centrado especialmente en los ámbitos no físicos (cognitivo y ciberespacial); y fortalecer lo que mantiene unida a la institución, su valores, tradiciones y razón de ser, la defensa de España y de todos los españoles. ■



[fuerzas armadas]

SIMULACRO DE CATÁSTROFE en Aragón

La Unidad Militar de Emergencias coordina la intervención de 3.500 efectivos civiles y militares

UN intenso temporal de nieve, lluvia y viento afecta al norte de España, y muy especialmente a la provincia de Huesca, provocando numerosos cortes de carreteras, fallos en el suministro eléctrico, incidentes medioambientales y tecnológicos, colapso de edificios y desprendimientos que dejan aisladas a numerosas poblaciones. A esta situación, ya de por sí complicada, se suma un seísmo de cuatro grados de intensidad que ocasiona aludes en las zonas cercanas al epicentro, al norte de Sallent de Gállego. Ante la magnitud de la catástrofe, el Gobierno de Aragón activa sus planes territoriales de Protección Civil, declara una emergencia de nivel 2 y solicita la ayuda de la Unidad Militar de Emergencias (UME).

Pero las previsiones meteorológicas no mejoran. El nivel de alerta naranja por riesgo de inundaciones pasa a rojo, por lo que el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, declara la emergencia de interés nacional —nivel 3— y, con ello, asume la gestión de la emergencia. A partir de ahí, la dirección operativa de la catástrofe queda en manos del jefe de la UME, teniente general Miguel Alcañiz. «Había que poner en marcha misiones de búsqueda y rescate, asegurar la viabilidad y los ejes de comunicación, llegar a las poblaciones aisladas para asistir a los damnificados, hacer frente a los riesgos tecnológicos y recuperar los servicios esenciales», explicaba el segundo jefe de la unidad, general de división Manuel Gimeno, desde el Mando Operativo Integrado (MOPI) que se instaló en la Escuela Militar de Montaña y Operaciones Especiales, en Jaca (Huesca).

Rescate de una víctima en el río Aragón con el apoyo de embarcaciones neumáticas y un helicóptero. A la izquierda, simulacro de accidente de tráfico y sala de control del Mando Operativo Integrado, en Jaca.





Miembros del equipo USAR de la UME buscan víctimas con la ayuda de perros de rescate. Debajo, la Guardia Civil se encarga de la identificación de cadáveres en el Palacio de Hielo de Jaca, donde se instaló el depósito y la zona de atención a familiares.



Así comenzó el ejercicio conjunto-combinado de emergencia de interés nacional *Aragón 2019*, el noveno simulacro que organiza la UME como parte de su preparación para ejercer la dirección operativa en este tipo de catástrofes. «El peor enemigo de una emergencia es la improvisación», señaló el jefe de la UME durante la jornada de prensa. Estos ejercicios «son costosos, llevan mucha preparación y requieren muchísimo esfuerzo —añadió—, pero son absolutamente necesarios para ver que el Sistema de Protección funciona y que entre todos somos capaces de minimizar los daños en la medida de lo posible».

Desarrollado del 1 al 5 de abril, en *Aragón 2019* participaron 3.500 efectivos de todos los organismos con responsabilidad en la resolución de emergencias en España, tanto civiles como militares, públicos y privados, de los ámbitos local, regional, nacional e internacional. De hecho, asistieron 97 militares de 18

Los equipos de intervención trasladan al conductor de un vehículo, herido en un accidente provocado por el terremoto.



Luismi Ortiz/UME

países, en su mayoría de Francia, Portugal y Marruecos. Para movilizar las capacidades europeas, este año se activó por primera vez, de manera simulada, el Mecanismo Europeo de Protección Civil. En el ejercicio también se aplicó el acuerdo bilateral de Cooperación Transfronteriza con Francia.

INCIDENTES EN EL RÍO

A las afueras de Jaca, en el puente de la Botiguera sobre el río Aragón, distintos equipos de la UME, bomberos, 112 y Guardia Civil se afanan en resolver algunas de las incidencias del simulacro. Unos tratan de frenar la crecida, para lo que achican agua y lodos con todos los medios a su alcance, entre ellos, la «estrella» de la UME, el Sistema de Gestión de Fluidos, que permite vaciar 3.000 metros cúbicos a la hora, o lo que es lo mismo, una piscina olímpica en 15 minutos.

Al mismo tiempo, otro equipo de la unidad busca a posibles víctimas dentro del agua con unas varillas denominadas bicheros y apoyados por canoas y drones. Tras localizar a un herido, lo suben a una embarcación mientras un heli-

cóptero del Batallón de Helicópteros de Emergencias (BHELEME II) se sitúa sobre el grupo para favorecer la bajada de un rescatador que pueda enganchar a la víctima y subirla hasta la aeronave para proceder a su traslado a un hospital.

En las orillas del Aragón también se desplegó un equipo de Búsqueda y Rescate Urbano (USAR) para excarcelar a otra víctima que se encontraba en el interior de un coche arrastrado por la corriente y que sería evacuada en un vehículo *Argos 8x8* hasta un helicóptero del 112. Mientras tanto, efectivos de la UME y bomberos de Huesca, con el apoyo de

En el ejercicio se inyectaron más de 400 incidencias a las que tenían que enfrentarse los equipos de rescate

perros, localizaban un accidentado vivo y también un cadáver, lo que implica que la Guardia Civil entre en escena.

A pocos metros de allí, dos vehículos han chocado. Uno de ellos portaba un producto inflamable que se derrama en el asfalto y su conductor está herido. El otro vehículo siniestrado contiene un compuesto químico sin identificar. Personal del SUMMA 112, equipado con trajes de protección química, se aproxima para rescatar a la víctima. «En estas situaciones utilizamos un vehículo ligero de reconocimiento con capacidad de detección química, radiológica y biológica», explica el comandante Álvarez de Lara, del grupo de intervención en riesgos tecnológicos de la UME.

Otros equipos se acercan a pie a la zona acompañados de un robot que ayuda a decidir el nivel de protección respiratoria en cada momento. «Utilizan al menos dos tecnologías para tener una detección confirmada y poder marcar la zona de emergencia. Así nadie resulta dañado y se pueden tomar las medidas de prevención necesarias con la población, ya sea confinamiento o evacuación».



Los equipos de intervención en áreas contaminadas, con trajes de protección frente a riesgo químico, controlan un vertido tóxico.

Una vez que se ha puesto a salvo a la víctima, los vehículos de intervención en áreas contaminadas, cargados con 5.000 litros de espumógeno, comienzan a extinguir el fuego que ha producido el vertido. Pero como el derrame es inflamable y podría volver a arder, los intervinientes proceden a confinarlo con mangueras presurizadas y, posteriormente, a taponar la fuga.

Para hacerlo, los especialistas visten un equipo de protección categoría 3 IA, «la de mayor protección frente a riesgo químico», señala el comandante. Al mismo tiempo, efectivos con trajes *Silver Flash*, que permiten acercarse al producto tóxico aunque se incendie, proceden a trasvasar el compuesto químico a una cisterna preparada para su traslado. Antes de abandonar la zona todo el personal y los vehículos han de pasar por la estación de descontaminación.

SOBRE EL TERRENO

Los intervinientes no conocían de antemano las más de 400 incidencias a las que tendrían que enfrentarse durante el simulacro *Aragón 2019*. Entre ellas, un equipo de protección de bienes de interés cultural fue movilizado para apuntalar el pórtico de la catedral de Jaca, que se había desprendido. A pocos kilómetros, en la cueva de Esjamundo, en Villanúa, un espeleólogo se había lesionado una pierna y no podía moverse. Su compañero salió en busca de ayuda y hasta el lugar llegó un equipo de rescate compuesto por el grupo de espeleosocorro de la Federación Aragonesa de Espeleología y de la UME. Tras seis horas, salieron con la víctima que fue evacuada en un helicóptero del Ejército de Tierra.

Pero antes de atender cada caso concreto, lo primero que se hizo fue restablecer la viabilidad y libertad de movimientos

«para poder llegar a todos los pueblos que estaban aislados», explicó el general Gimeno. «La zona —añadió— tiene unos 24.000 habitantes y hemos conseguido dar apoyo a más de 7.000 damnificados, más del 25 por 100».

Entre estos estaba un grupo de personas con diferentes discapacidades que se encontraban en el albergue de Escuelas Pías de Jaca y que fueron rescatadas por la UME. Dos de ellas tuvieron que salir con una tirolina, debido a la altura del lugar en el que habían quedado atrapadas. El terremoto había provocado el derrumbe del techo del albergue y el incendio en unas instalaciones cercanas de productos químicos, lo que hizo imprescindible la evacuación total del edificio.

Mientras esto ocurría, los equipos judiciales del Tribunal Superior de Justicia de Aragón continuaban con las labores de identificación de cadáveres

rescatados del cauce del río Aragón y el juzgado ultimaba las gestiones para poder entregarlos a sus familiares. Era la primera vez que un Tribunal Superior de Justicia participaba en estos simulacros. La juez titular del juzgado de instrucción nº2 de Jaca, en funciones de guardia, fue la que actuó en las incidencias relacionadas con el levantamiento de cadáveres, certificación de identidades, medidas de protección a las víctimas e investigación de las características y circunstancias de los hechos, así como de la coordinación y dirección de los servicios de medicina forense y policía científica.

La morgue y la zona de atención a familiares de las posibles víctimas se habían instalado en el Palacio de Hielo de Jaca. Entre otras dependencias, se habilitó un área para la recepción de los cadáveres, con un depósito de los objetos que portaban las víctimas y dos salas con rayos X para la identificación a través de fichas dentales. «En una emergencia como esta, lo primero es rescatar a las víctimas; intentamos salvar vidas —explicaba el director del Instituto de Medicina Legal de Aragón, Eduardo Murcia—. Pero después queda la identificación, por medios científicos y técnicos avanzados, de todas las víctimas mortales. Debemos devolver el cuerpo a sus familiares lo más pronto posible, pero siempre con la seguridad de que no ha habido ningún error en el diagnóstico de la identidad». Psicólogos, trabajadores sociales e intérpretes atienden a los familiares que esperan los resultados de las identificaciones. Uno de ellos, es sordo; otra, muy joven, llega con una crisis de ansiedad.

SALIDA DE PISTA

Un avión C-295 que participaba en el ejercicio sufrió un accidente al salirse de pista, en el aeródromo de Santa Cilia. En él viajaban cuatro miembros de la tripulación y seis de la Unidad Médica de Aeroevacuación. Todos ellos presentaron heridas leves, aunque el piloto fue evacuado al hospital *Miguel Servet* de Zaragoza. «Está mucho mejor de lo que pensábamos. Creíamos que tenía una rotura en una vértebra pero parece ser que

ni eso», declaró el jefe de la UME horas después. «No pasó nada para lo que podía haber pasado», aseguró el teniente general Alcañiz. Las causas del accidente están siendo investigadas por una comisión del Ejército del Aire y la Guardia Civil. El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, que asistió a la última jornada del ejercicio, señaló que el accidente del avión demuestra lo reales que son estos simulacros. «No se trabaja con mayor tranquilidad que en una emergencia real. Si desgraciadamente alguna

ses de Europa y del mundo, gracias a sus Fuerzas Armadas, que mejor preparados están para hacer frente a las situaciones de emergencia», manifestó. La ministra destacó la importancia que tiene la rapidez con la que actúa la UME, que «se pone en marcha en cualquier momento y en cualquier sitio». «Es una tranquilidad para todos saber que están ahí —añadió— y los ciudadanos lo agradecen».

Mientras se prepara para su participación en la campaña estival de incendios forestales, la unidad se mantiene en



Los especialistas de la UME utilizan espumógeno para extinguir el fuego sobre el asfalto, causado por un vertido inflamable tras un accidente de tráfico.

vez nos tuviéramos que enfrentar a una catástrofe natural, podremos actuar debidamente y sin pérdida de tiempo para recobrar la normalidad».

La ministra de Defensa, Margarita Robles, visitó días después al Cuartel General de la UME, en Torrejón de Ardoz (Madrid), donde habló con algunos de los militares que viajaban en el avión accidentado. Robles quiso conocer de primera mano los detalles del suceso y del simulacro desarrollado en Huesca y agradecer a la UME su implicación en las catástrofes. «España es uno de los paí-

alerta para atacar los fuegos que, debido a las escasas lluvias, este año han adelantado su aparición en el norte de España. Los especialistas de la UME también son reclamados en el ámbito internacional. El teniente coronel Roberto Gallego, jefe del Grupo de Apoyo a Emergencias, se incorporó el 9 de abril al equipo asesor de este Mecanismo desplegado en Mozambique para coordinar la ayuda que se está enviando desde la Unión Europea tras el ciclón *Idai*.

Elena Tarilonte
Fotos: Hélène Gicquel

El simulacro escenificó grandes inundaciones y contaminación química, radiológica y medioambiental

Tecnologías para una SOCIEDAD SEGURA

La primera Feria Internacional de Defensa y Seguridad se desarrollará del 29 al 31 de mayo en Madrid



Durante tres días, empresas del sector, universidades y centros de tecnología mostrarán sus novedades en los pabellones de IFEMA.

HA comenzado la cuenta atrás para el estreno de la Feria Internacional de la Defensa y Seguridad (FEINDEF), la primera de estas características que se va a celebrar en España. Bajo el epígrafe «Tecnologías para una sociedad más segura», se desarrollará durante los días 29, 30 y 31 de mayo en IFEMA, Madrid, con la presencia de las principales empresas del sector y delegaciones de todo el mundo.

Organizada por las asociaciones TEDAE y AESMIDE, la feria cuenta con el apoyo institucional del Ministerio de Defensa y dispondrá de una superficie de 12.000 metros cuadrados donde las empresas, universidades y centros de tecnología podrán mostrar sus novedades. En total, se darán cita 150 expositores de once países y está prevista la visita de más de 8.000 profesionales del sector. Las Fuerzas Armadas tendrán un papel destacado con espacios dedicados al Ministerio de Defensa, el EMAD, el Ejército de Tierra, la Armada, el Ejército del Aire y la Unidad Militar de Emergencias (UME), además del Ministerio del Interior.

UNA APUESTA NECESARIA

«No hay una defensa segura y potente si no hay una industria detrás». Así lo afirmó el secretario de Estado de Defensa, Ángel Olivares, en la presentación oficial de la feria, el pasado 16 de noviembre. El SEDEF destacó que la industria española necesita «incrementar su internacionalización», para poder beneficiarse de las nuevas políticas europeas en «un entorno tan cambiante como exigente». En el mismo acto, el director de Armamento y Material (DIGAM), almirante Santiago Ramón González, resaltó que la feria «constituye una apuesta ambiciosa, pero a la vez muy necesaria para España», y que pretende ofrecer «una visión integral de los avances que se están produciendo en Europa para el desarrollo de la Política Común de Defensa». En la presentación también intervino el jefe del Núcleo de Apoyo Institucional del Ministerio de Defensa para la feria, general de brigada José Conde de Arjona, quien destacó la «oportunidad» que representa, ya que va a ser un foro en el que las industrias encuentren claves

La feria de la nueva EUROPA DE LA DEFENSA

EN pocos días FEINDEF, la Feria Internacional de la Defensa y Seguridad de España, abrirá las puertas de su primera edición con el lema «Tecnologías para una sociedad más segura» y lo hará en IFEMA, bajo la presidencia de Su Majestad el Rey, que lo será también de un comité de honor del que forman parte los titulares de los ocho ministerios que prestan apoyo institucional al evento, el vicepresidente de la Comisión Europea, los secretarios de Estado de los Ministerios de Defensa e Interior y los presidentes de CEOE y de las dos asociaciones organizadoras, TEDAE y AESMIDE.

FEINDEF es en esencia una apuesta de las asociaciones que agrupan a la mayor parte de las industrias del sector en nuestro país. Una iniciativa que, como esperamos dejar ver a lo largo de estas líneas, logró de inmediato el respaldo institucional del Ministerio de Defensa y que ha desembocado en un evento que va más allá de poner en valor nuestra industria y tecnología. Siendo esto importante, FEINDEF se estrena como la feria de la nueva Europa de la Seguridad y la Defensa, esa que se comenzó a diseñar a finales de 2017 con la publicación del Plan de Acción Europeo de Defensa (EDAP), un plan que centra sus objetivos en cuatro grandes áreas: creación de una industria europea potente mediante el fomento de consorcios europeos y dando pautas para la participación de industrias de terceros países; apuesta decidida por la investigación e innovación europeas; impulso del uso dual; y creación de un fondo específico de Defensa y herramientas de financiación.

Esta ambiciosa puesta en escena es lo que ha hecho esta convocatoria atractiva a ministerios, agencias nacionales, europeas y de la OTAN, confederaciones empresariales, universidades nacionales y extranjeras y la propia Comisión Europea, un respaldo sin precedentes en este tipo de iniciativas, que da idea de la expectativa generada y que tal vez sea la raíz de un efecto llamada que se materializa en la gran cantidad de delegaciones que, para visitar la feria, llegarán desde los cuatro puntos cardinales.

Con estos objetivos FEINDEF, además de ser una más o menos completa exposición de materiales y sistemas, se convertirá en plaza pública en la que todos los actores tendrán oportunidad de debatir sobre los más diversos temas a lo largo de tres intensas jornadas, cada una de ellas con su propia personalidad que



**General de
brigada José
Conde de Arjona**
Jefe del Núcleo de
Apoyo Institucional
de FEINDEF

le viene dada por sus lemas: «Hoy es futuro», el 29 de mayo, día inaugural; «Espacio seguro» (ciber y exterior, el 30) y «Somos duales», para la jornada final.

En su parte expositiva FEINDEF, después de dos ampliaciones, llenará los 12.000 metros cuadrados del Pabellón 8 de IFEMA, en los que se darán a conocer 150 empresas, el 20 por 100 de ellas extranjeras, y se podrán visitar los stands del Ministerio de Defensa, Ministerio de Interior (en el que estarán representados la Guardia Civil, Policía Nacional y Protección Civil), Estado Mayor de la Defensa, UME, CNI, los Ejércitos de Tierra y del Aire, la Armada, así como agencias europeas y de la OTAN.

Una de las grandes novedades de esta feria será, sin duda, su apuesta por la investigación e innovación en Europa. A principios de año FEINDEF hizo un llamamiento a todos los organismos públicos de investigación, emprendedores y *startups*, por el que espera recibir trabajos de investigación relacionados con los objetivos de la feria y con decidido carácter dual. Cinco catedráticos de universidad y tres doctores del ámbito de la Defensa forman el grupo encargado de la redacción de las bases y selección de trabajos finalistas, que serán presentados en el segundo día de la feria, en formato *brokerage* (tres transparencias y tres minutos por trabajo).

Esta será para los investigadores una oportunidad excepcional para dar a conocer el resultado de sus trabajos ante los jefes de ingeniería de las mejores empresas del sector y, para todos, una ocasión ideal para pulsar el estado de la tecnología.

Además de los foros específicos ya comentados, FEINDEF va a ser el escenario ideal para debatir sobre dos temas muy puntuales e importantes por su calado social: la incorporación al mercado laboral de los militares, en especial de los pertenecientes a la escala de tropa, una vez cumplido su tiempo de servicio en filas (Foro Empleo) y la incorporación de la mujer y el mejor aprovechamiento del talento femenino en las carreras técnicas, un espacio en el que su presencia, en algunos casos, no pasa de testimonial (Foro Mujer). Por entender que el interés de los debates trasciende a la propia feria, estos podrán ser seguidos por *streaming*.

Arranca FEINDEF y, como vemos, lo hace con fuerza. Esto nos deja muchas lecturas, de las que extraemos solo dos: la pujanza de la industria española y su interés por posicionarse en el nuevo escenario europeo, y el gran papel de España como motor de la nueva Europa de la Defensa. ■

Contará con 150 expositores de once países, y está prevista la visita de más de 8.000 profesionales del sector

para enfrentar el nuevo escenario europeo. «Podrán encontrar socios con los que formar consorcios, opciones de financiación, innovadores europeos por los que apostar y un sinfín de actores de los más variados ámbitos que darán un enfoque dual y global al evento», resaltó el general Conde.

INDUSTRIA DE DEFENSA Y SOCIEDAD

En paralelo a la zona expositiva, la feria incluirá un ambicioso programa para acercar la industria de defensa y seguridad a la sociedad a través de foros y mesas redondas en los que se tratarán cuestiones como la capacidad para generar empleo, la aplicación de las tecnologías de defensa al ámbito civil, el emprendimiento y la innovación o la integración de la mujer en el sector.

El plan integral desarrollado por el Ministerio de Defensa para la incorporación de militares al empleo civil será uno de los puntos más importantes a tratar en la primera de las jornadas (29 de mayo). Dicho plan está destinado principalmente a los denominados reservistas de especial disponibilidad, tropa y marinería que a los 45 años finaliza su relación contractual con las Fuerzas Armadas y se reincorpora al mundo laboral. Además de informarles sobre las posibilidades que surgen tras su salida de las Fuerzas Armadas, también está dirigido a los responsables de recursos humanos de las empresas para darles a conocer las ventajas que tiene contratar a profesionales en esta situación. En el marco de este foro participará la directora general de Reclutamiento y Orientación Laboral del Ministerio de Defensa, Amparo Valcarce, con una conferencia en la que expondrá en detalle el citado plan integral. Posteriormente, representantes de las FAS, de la patronal, sindicatos y empresas con experiencia en su contratación, intervendrán en un debate al respecto. Asimismo, se organizarán conferencias sectoriales para audiencias reducidas y ponencias de los Ejércitos y la Armada en las que se expondrá la formación específica en la que puedan estar

interesadas las empresas. Paralelamente, en el stand del Ministerio de Defensa se desarrollarán encuentros personalizados de portavoces del Ministerio con empresas para que se incorporen como colaboradoras del plan integral y entrevistas de responsables de personal de empresas con reservistas de especial disponibilidad en busca de empleo. Todos los interesados podrán seguir los debates en tiempo real por *streaming*.

El segundo día (30 de mayo) todo girará en torno a la innovación y al em-

años de la incorporación de la mujer a la vida militar y 40 de que lo hiciera en la Policía Nacional, el foro hará balance de lo andado a fin de evaluar la situación actual y generar conciencia sobre la importancia del trabajo igualitario entre hombres y mujeres, tanto en la industria de defensa y seguridad como en las instituciones.

Junto a los foros, la feria contempla una serie de mesas redondas sobre aspectos más transversales, como la financiación, las tecnologías de doble uso, o



El secretario de Estado de Defensa, Ángel Olivares, interviene en la presentación oficial de la feria, acompañado por los presidentes de las asociaciones AESMIDE y TEDAE.

prendimiento y durante la jornada se presentarán proyectos de innovación tecnológica de Organismos Públicos de Investigación (OPI), universidades y pequeñas y medianas empresas ante las compañías del sector y los usuarios finales, las Fuerzas Armadas.

La mujer y su integración en las Fuerzas Armadas, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y en la industria de Defensa serán analizadas en un foro específico el 31 de mayo. Coincidiendo con que se han cumplido 30

incluso sobre cuestiones más específicas, como el nuevo escenario europeo que se deriva del Plan de Acción de Defensa Europeo (EDAP, por sus siglas en inglés). También están previstas conferencias y talleres sobre nuevos desarrollos y tecnologías, protección de datos, medio ambiente, tendencias del mercado y previsión de necesidades futuras de las Fuerzas Armadas y Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. (Más información en www.feindef.com).

Victor Hernández

FEINDEF

FERIA INTERNACIONAL
DE DEFENSA Y SEGURIDAD



29,30 Y 31 MAYO 2019 · PABELLÓN 8 · IFEMA · MADRID · SPAIN

TECNOLOGÍAS PARA UNA SOCIEDAD MÁS SEGURA

#FEINDEF2019

CON EL APOYO DE



MINISTERIO
DE DEFENSA

MINISTERIO
DEL INTERIOR

MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO

MINISTERIO
DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA
Y COOPERACIÓN

MINISTERIO
DE CIENCIA, INNOVACIÓN
Y UNIVERSIDADES



ICEX España
Exportación
e Inversiones

CDTI Centro para el
Desarrollo
Tecnológico
Industrial

ORGANIZADORES

GESTIÓN Y DESARROLLO

æsmide
Asociación de Empresas Contratista
con las Administraciones Públicas

TEDA
Defensa, Seguridad, Aeronáutica y Espacio

**grupo
metalia**

www.feindef.com

Jorge Domecq, director ejecutivo de la Agencia Europea de Defensa

«Lo fundamental es saber en qué invertir y cómo hacerlo»

Considera que uno de los papeles más importantes de la EDA es armonizar las necesidades y las especificaciones técnicas de varios países para promover desarrollos comunes

JORGE Domecq es plenamente consciente del significativo papel que la Agencia Europea de Defensa puede y debe jugar para hacer realidad una autonomía estratégica europea. Al frente de este organismo desde febrero de 2015, en estos años ha visto cómo los Estados miembros aumentaban las competencias de la Agencia como instrumento capaz de ayudar en el desarrollo de las capacidades europeas. Este diplomático jerezano de 58 años, que ha sido asesor de dos ministros de Defensa españoles y director del gabinete de Javier Solana cuando era secretario general de la OTAN, considera que medidas como la Cooperación Estructurada Permanente (PESCO) o la Revisión Anual Coordinada (CARD) o el Fondo Europeo de Defensa (FED), son claros ejemplos del firme compromiso de algunos países — entre ellos España— por consolidar la Europa de Defensa y garantizar la seguridad de sus ciudadanos. «Podemos invertir más y mucho y hacerlo mal». Por eso, añade, «lo importante es determinar en qué se invierte, aumentar la rentabilidad mediante programas concretos de cooperación y que los Estados cumplan lo acordado».

—¿Cómo valora los avances en la Europa de la Defensa?

—El primer gran paso es que los países de la Unión Europea han aceptado el concepto mismo de autonomía estratégica; otra cosa distinta es la interpretación que se hace de este concepto. Yo creo que lo importante es que dejemos de hablar de autonomía estratégica y empecemos a planificarla, a asegurar que Europa pueda ser un actor global en un mundo mucho más competitivo. Y, en este momento, la única manera de conseguirlo es mediante la cooperación: ningún estado miembro de la UE, y menos de aquí a cinco o diez años, va a tener la masa crítica suficiente como para asegurar una autonomía estratégica propia si

«Es crucial que dediquemos fondos a proyectos de tecnología e I+D dentro del marco de la PESCO»

no es conjuntamente con los otros estados miembros de la Unión Europea. Es decir, cooperación en defensa y autonomía estratégica son dos conceptos intrínsecamente relacionados.

Tras la presentación de la Estrategia Global por Federica Mogherini en el año 2016, ha habido un reconocimiento de que Europa tiene que estar en posesión de capacidad no solamente de proyectarse en crisis y ayudar a sus socios en países vecinos, sino también de proteger a sus ciudadanos y sus territorios. Y eso se ha traducido en una serie de iniciativas que son piezas de un mismo marco coherente, como el Plan de Desarrollo de Capacidades, la Revisión Anual Coordinada, la Cooperación Estructurada Permanente o el Fondo Europeo de Defensa. Ahora, lo que tenemos que hacer es aplicar estos instrumentos e integrarlos en nuestros sistemas nacionales de planeamiento.

—Es usted director ejecutivo de la EDA desde hace cuatro años. ¿Cómo ha vivido este tiempo?

—Es un periodo en el que el número de cometidos que los Estados miembros han encomendado a la Agencia ha crecido mucho. La Estrategia Global establecía



El director ejecutivo de la EDA explica que tras la elaboración de la Estrategia de Seguridad europea, en 2016, «los cometidos de la Agencia se han incrementado en cantidad y calidad».

dos requisitos para que la Defensa europea diera un auténtico salto cualitativo: uno era la utilización de fondos del presupuesto de la Unión para defensa y el otro, potenciar la EDA, porque lo cierto es que hasta 2016, la Agencia —que el próximo mes de junio cumple quince años— no había sido utilizada en su plenitud. Y eso fue así por decisión de los Estados miembros. Sin embargo, ahora sí hay una clara intención de utilizarla en su plenitud.

Por ello, el reto más importante para mí en estos cuatro años ha sido adaptar la Agencia a estas nuevas misiones que nos han encomendado. Y lo hemos conseguido centrándonos en tres misiones. La

primera, establecer los instrumentos que permitan priorizar el esfuerzo de defensa en Europa, para lo que había que determinar qué capacidades y tecnologías son necesarias (algo que la UE ha conseguido con la elaboración del Plan de Desarrollo de Capacidades y de la Agenda Global de Desarrollo de Tecnologías) e identificar aquellas actividades industriales que queremos preservar en Europa para no depender de terceros países. Y esta primera función ya es una realidad.

La segunda es conseguir que la Agencia se mantenga como la plataforma principal de apoyo a los programas de cooperación de capacidades en materia de seguridad y defensa en Europa. En este momento hay unos 100 proyectos *ad hoc* que están siendo desarrollados en la Agencia y, por referirme al porfolio de ellos en el ámbito de investigación tecnológica, se han incrementado tanto en su valor como en su número en un 25 por 100 en los últimos cuatro años. Y la tercera gran misión es la de actuar como interfaz o como enlace entre los ministerios de Defensa y las políticas que a nivel europeo se desarrollan en distintos campos. Y donde hubiera fondos implicados, que actuáramos como operador central o como gestor de esos fondos.

— ¿Hay ya ejemplos de este cometido?

— Sí, varios. El caso de *Cielos Abiertos* es un buen ejemplo: se trata de un programa civil puesto en marcha hace ya varios años por la UE y cuya aplicación era fundamental para las Fuerzas Aéreas (primera «compañía aérea» de Europa en número de aviones) pero en cuyo desarrollo inicial no se habían tenido en cuenta las necesidades operativas y de entrenamiento de defensa. Ahora, en la Agencia consolidamos las posiciones que los Ejércitos del Aire tienen y nos aseguramos de que la Comisión las tenga en cuenta a la hora de emitir sus regulaciones. Y, al mismo tiempo, cuando había fondos que pudieran pagar la modernización de algunos de nuestros sistemas aéreos o de nuestras bases también hemos asegurado el acceso a los Ministerios de Defensa a estos fondos. Hay muchos otros ejemplos de ámbitos en los actuamos de interfaz, como de la energía utilizada por las Fuerzas Armadas, el de la seguridad marítima, el espacial, el de las utilización y transporte de sustancias químicas, etcétera.

«Hay una firme intención de aumentar los gastos de defensa para hacer una Europa más segura y competitiva»

—¿Cuáles son los principales proyectos que desarrolla la Agencia Europea de Defensa en este momento?

—Hay cuatro ámbitos prioritarios en los que el Consejo Europeo nos ha pedido que nos concentráramos: el desarrollo de un dron estratégico, el *Euromale*; el establecimiento de un programa de comunicaciones satelitales gubernamentales (GOVSATCOM); la creación de una serie de programas para el reabastecimiento en vuelo, siendo el más señero el de la flota encabezada por los Países Bajos con el programa *MMF* de aviones cisterna (*Strategic Tanker Capability*); y el ámbito ciber, donde promovemos varios programas *ad hoc*.

—¿Se pone un tiempo máximo para conseguir las capacidades?

—El plazo de desarrollo de cada proyecto lo determinan los países que participan en él. Lo que sí intentamos desde la Agencia es acortar cada vez más los tiempos desde la incubación hasta el momento de ejecución, porque los ciclos de desarrollo tecnológico son, y cada vez lo serán más, muy rápidos y tenemos que evitar producir capacidades cuyo tiempo de utilización por las Fuerzas Armadas sea muy corto o incluso esté ya superado. Este es un desafío muy grande sobre todo con las nuevas tecnologías como la inteligencia artificial, robótica, comunicaciones, etcétera.

Lo más importante es que tengamos claras las prioridades en las que vamos a centrarnos y esto es lo que hace el Plan de Desarrollo de Capacidades: determinar las acciones que se tienen que tomar a corto, a medio y a más largo plazo. Después, el compromiso de los Estados miembros es esencial para que ese calendario se respete.

—¿Hay que invertir más en defensa?

—Podemos invertir más y mucho y hacerlo mal; lo fundamental es, insisto, saber en qué invertir y cómo hacerlo. Porque en Europa hoy día no faltan capacidades militares, pero la fragmentación de la organización de la defensa entre todos los

estados de la Unión Europea hace que a la hora de la verdad, nuestro esfuerzo se traduzca en la imposibilidad de desplegar sobre el terreno poco más del 15 por 100 de nuestras capacidades. Por ello, hay una muy firme intención de que el incremento que se está produciendo en los gastos de defensa se dedique a lo que realmente convierta a Europa en un actor más eficaz, capaz de garantizar la seguridad de sus ciudadanos. Y en este sentido, es muy importante que dediquemos fondos a proyectos que se desarrollen dentro de la PESCO; en primer lugar porque los Estados que forman parte de ella —que son 25 de los 27 de la UE— quieren llevar a cabo un planeamiento de la defensa integrado, y además, porque uno de los aspectos importantes del compromiso de la PESCO es que tenemos que invertir más en investigación tecnológica e I+D en el ámbito de la defensa. Hoy la diferencia en inversión tecnológica a ambos lados del Atlántico ha pasado de una proporción de uno a ocho, a otra de uno a veinte. Una situación que, si no se revierte, puede afectar a nuestra interoperabilidad y a un atraso tecnológico.

—¿Cómo se combina la demanda común con los intereses de las industrias nacionales?

—Como más ha ayudado la Agencia en este sentido es armonizando las necesidades de un grupo de países (tres, cuatro, cinco, diez...) y, si se armonizan las especificaciones técnicas, la industria después se pone de acuerdo. Yo siempre he dicho que si vamos hacia una industria de defensa más competitiva en Europa va a ser a través de cooperaciones transfronterizas donde hay industrias de distintos Estados alrededor de programas, no una industria de defensa europea creada por decreto.

—¿Qué relación mantiene la Agencia con cada uno de los mecanismos de la Europa de la Defensa?

—La Agencia elabora el Plan de Desarrollo de Capacidades con las aportaciones del Estado Mayor; es el secretariado



para la CARD; es el secretario junto con el Estado Mayor de la UE de la PESCO; y en el Fondo Europeo de Defensa podemos actuar en varios aspectos, pero hay uno muy importante que es el de asegurar que su programa de trabajo corresponda a las prioridades que se han acordado, o sea, analizar y dar una opinión consolidada sobre las propuestas de inversión de la Comisión. Durante la Acción Preparatoria —que es la fase en la que está ahora el Fondo— estamos evaluando las propuestas y, después, debemos asegurar que los resultados de la investigación tecnológica sean utilizados en programas desarrollados por los Estados miembros.

—¿Cómo se decide qué proyectos se van a desarrollar dentro de la PESCO?

—Creo que los criterios aplicados han funcionado muy bien en las dos primeras tandas de proyectos (ya hay 34 en desarrollo). Siempre son criterios objetivos, de eficacia: la Agencia analiza los proyectos desde el punto de vista capacitario y el Estado Mayor lo hace desde el operativo. En el caso concreto de la EDA, los criterios son varios: que los proyectos



correspondan a las prioridades acordadas por los estados miembros y a lo determinado en el Plan de Desarrollo de Capacidades; que sean coherentes con el plan de planeamiento de capacidades de la OTAN; el grado de madurez del proyecto (si tiene un número suficiente de Estados para llevarlo adelante y si hay previsiones presupuestarias para desarrollarlo); y si el proyecto duplica lo que ya se está desarrollando en otros ámbitos, incluida la OTAN. Y también tenemos en cuenta el impacto que ese proyecto tiene sobre el escenario capacitario europeo, es decir, si va a mejorar la posición de la UE para poder ser un actor en el ámbito de la seguridad y la defensa.

—Respecto a España, ¿en qué proyectos de la EDA participa?

—España está implicada en una treintena de proyectos. Yo destacaría como más emblemático el GOVSATCOM, que lideramos; tenemos una posición muy destacada en todo lo relativo a los explosivos improvisados, los IED; y tenemos un lugar preeminente en el desarrollo del *Euromale*. Y creo que también

es importante el papel de España en el proyecto MARSUR de vigilancia marítima donde somos uno de los 19 países que están presentes. Sin duda, España tiene un papel relevante, pero todavía hay campo para incrementar su cooperación en la Agencia.

—A finales del próximo mayo se celebra FEINDEF, la primera Feria Internacional de Defensa que se organiza en España. ¿Qué representa para la industria europea y española?

—Será una muy buena ocasión para explorar oportunidades de colaboración con otras industrias europeas, para incentivar la cooperación transfronteriza en los programas o proyectos que se

«España es uno de los países que más está apostando porque la PESCO sea un éxito»

puedan lanzar en los próximos años y que puedan desarrollarse en la PESCO o con la financiación del Fondo Europeo de Defensa. Y también para ir creando lazos cada vez más estrechos entre la industria y los Ministerios de Defensa de aquellos países donde este sector tiene un futuro más prometedor. Desde la definición del proyecto hasta su entrega, la industria debe trabajar de manera muy estrecha con los Estados Mayores, con las direcciones generales de Armamento y de Política de Defensa y con los órganos de investigación tecnológica e I+D de los Ministerios.

—Actualmente, hay otros dos españoles en puestos estratégicos para el desarrollo de la defensa europea: Pedro Serrano de Haro es vicesecretario general del Servicio de Acción Exterior y el general Arturo Alfonso Meiriño, director de la OCCAR. ¿Cómo valora la implicación de España en el impulso a la Europa de la Defensa?

—Yo añadiría a estos nombres el del secretario general adjunto para Asuntos Políticos y de Seguridad de la OTAN, Alejandro Alvar González. Primero, tener este plantel de españoles en puestos clave hace, indudablemente, el trabajo más fácil entre nosotros. Dicho esto, yo siempre insisto en una idea: lo importante no son los países sino los proyectos, y lo importante también es que España tenga un proyecto —y que creo que lo tiene— para la defensa europea. Hay una vocación europea muy fuerte en España, es uno de los países junto con Alemania y Francia que más está apostando porque la PESCO sea un éxito. Pero hace falta que haya otros socios que también empujen en la misma dirección. Lo que sí creo que es importante —y que nos da ciertas garantías de éxito— es que con la PESCO, y por primera vez respecto a todas las formas de cooperación que había hasta ahora, los Estados miembros han asumido unos compromisos legales. Y el futuro de la Agencia Europea de Defensa está directamente conectado a la PESCO: si tiene o no éxito será determinante para saber si los países de la Unión Europea nos estamos tomando o no en serio la construcción de una auténtica defensa europea.

Rosa Ruiz

Fotos: Hélène Gicquel

Uno de los cinco aviones de combate del Ala 12 despegan de la base aérea de Torrejón rumbo a Lituania.



Alas españolas sobre EL BÁLTICO

Cinco *F-18* de Torrejón despliegan en Lituania para participar durante los próximos cuatro meses en la misión de policía aérea de la OTAN

DESDE el pasado 1 de mayo cinco aviones *F-18* del Ala 12 del Ejército del Aire colaboran en el control y la defensa del espacio aéreo de la Alianza Atlántica en Estonia, Letonia y Lituania, países que carecen de aviación de combate propia con la que asumir este cometido.

Durante cuatro meses, hasta principios de septiembre, los cazas españoles permanecerán desplegados en la base aérea lituana de Siauliai en alerta de reacción rápida (HQR, *Quick Reaction Alert*) de 15 y 180 minutos alternativamente cada semana, dispuestos a despegar de inmediato si fuera necesario para interceptar e identificar visualmente cualquier aeronave representada como una traza anónima en las consolas de vigilancia.

Los *F-18* operan en el marco de la operación de policía aérea del Báltico desde Siauliai junto a otros cinco aviones de combate *Gripen* de la Fuer-

za Aérea de Hungría, nación líder de la misión, a la que se suman cuatro *Eurofighter* de la Royal Air Force desplegados en Amari (Estonia).

«Los militares españoles que participan en la misión son aproximadamente 130», explicaba el teniente general César Simón, jefe del Mando Aéreo de Combate, a pie de pista en la base aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid), momentos antes del despegue de los cazas del Ala 12 rumbo a Lituania el pasado 25 de abril. «La unidad participa por primera

vez en esta operación aliada y aporta el grueso del destacamento *Vilkas*, casi 100 personas», añadía. El resto de sus componentes pertenecen al Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA), al Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), a la Unidad Médica Aerea de Apoyo al Despliegue (UMAAD), al Centro de Informática de Gestión (CI-GES) y a la Dirección de Asuntos Económicos del Ejército del Aire.

El territorio y las aguas jurisdiccionales de Estonia, Letonia y Lituania constituyen el sector más septentrional, hasta la frontera norte con Rusia, donde la Alianza aplica el principio de defensa colectiva para la protección del espacio aéreo de sus países miembros. El de los países bálticos es de entre 60.000 y 80.000 kilómetros cuadrados, la cuarta parte aproximadamente de España. La operaciones de vigilancia y el control aliado comenzaron en 2004, tras el ingreso en la OTAN de las tres ex repúblicas soviéticas.

Alrededor de 130 militares se encuentran desplegados en la base de Siauliai

PLENA OPERATIVIDAD

Como destacaba el teniente general Simón, «la misión del Báltico es de carácter defensivo y nos limitamos a hacer lo mismo que hacemos en España los 365 días del año, las 24 horas del día». El jefe del Mando Aéreo de Combate se refería al cometido de los cazas que permanecen en alerta en las bases aéreas y preparados para despegar e interceptar e identificar visualmente en vuelo cualquier aeronave que penetra en nuestro espacio aéreo sin un plan de vuelo declarado, con su transpondedor desactivado o carente de él o cuando el controlador aéreo civil en tierra no puede comunicar con el piloto.

En España solo un caza interviene en este tipo de operaciones, también denominadas *scramble*, mientras que en los países bálticos son dos. «Uno de ellos actúa como líder para interceptar la aeronave y proceder a su identificación, mientras que el segundo vuela más retrasado en modo observación y en posición de disparo por si se produce un incidente», explica el comandante Pablo Carretero, uno de los nueve pilotos que en verano relevarán a sus compañeros del destacamento *Vilkas*.

Esta es la sexta rotación en la que intervienen los aviones de combate del Ejército del Aire tras su incorporación a la operación de la OTAN en el Báltico en 2006. «Y la quinta consecutiva, desde 2015», recordaba el teniente general César Simón López. Para los *F-18* del Ala 12 de Torrejón esta es su primera misión, desplegados precisamente en la base lituana de Siauliai, donde lo hicieron hace trece años cuatro *Mirage F-1* del Ala 11. La participación española se reanudó en 2015 con cuatro *Eurofighter* del Ala 14 desde la base de Amari en Estonia y ha continuado de manera interrumpida a partir de 2016 con cuatro *Eurofighter* del Ala 11 desde Siauliai, posteriormente en 2017 con cinco *F-18* del Ala 15 de Zaragoza en Amari y el año pasado con seis *Eurofighter* de nuevo desde Siauliai.

«El objetivo final de esta misión es preservar la integridad del espacio aéreo de la Alianza», decía el teniente general Simón desde Torrejón, «además de prevenir eventuales conflictos ejerciendo una disuasión creíble con la presencia de nuestros medios, en esta ocasión desde Lituania».

J.L. Expósito
Fotos: Pepe Díaz



Arriba, un avión cisterna italiano suministra combustible a un *F-18* en su vuelo sobre Alemania. Debajo, mecánico y piloto preparan el caza momentos antes de la salida.



[30 años de misiones internacionales]

Los grandes CONTINGENTES

Los Balcanes, Afganistán, Irak y Líbano han sido escenarios de los mayores despliegues de tropas españolas en favor de la estabilidad mundial



Bosnia. Una patrulla de vehículos Blindados Medios sobre Ruedas a su paso sobre el río Neretva camino de Jablanica, en 1992.

LAS Fuerzas Armadas españolas han participado en los últimos 30 años en las grandes misiones internacionales de Naciones Unidas, la Alianza Atlántica y la Unión Europea o formando parte de diferentes coaliciones multinacionales. En algunos momentos en distintos escenarios a la vez aportando un gran número de efectivos humanos y medios materiales en amplios periodos de tiempo. Son operaciones ya históricas, como las de Bosnia-Herzegovina en las que desplegaron, en rotaciones sucesivas, 46.000 militares entre 1992 y 2010; 22.000 soldados lo hicieron durante una década en Kosovo, de 1999 a 2009; en Afganistán sumaron 29.000 entre 2002 y 2014; y en Líbano desde 2006 han estado presentes 28.000, cifra esta última que no está cerrada porque la operación sigue en curso.

El primer gran contingente militar se envió anteriormente, en 1991. Fue la operación *Alfa-Kilo* en Irak, que operó durante dos meses y en el que participaron más de 600 militares en ayuda del pueblo kurdo. Irak volvió a ser escenario de misiones como la de la *Brigada Plw Ultra*, en la que se integraron 1.300 efectivos en nueve meses, entre agosto de 2003 y mayo de 2004, o la actual, con 480 soldados que contribuyen al adiestramiento del Ejército iraquí.



Kosovo. Un militar español da seguridad a uno de los numerosos cementerios albanokosovares que, provisionalmente, se levantaron durante el conflicto.

Fue en Los Balcanes a principios de la década de los 90 del pasado siglo cuando España se comprometió con la paz, la seguridad y el bienestar en el mundo de manera decidida incorporando a los miembros de sus Fuerzas Armadas a brigadas, agrupaciones o batallones multinacionales, más allá de su participación con observadores militares, como había ocurrido hasta en-

tonces en África o Centroamérica. Un esfuerzo de tantos años que ha recaído principalmente en el Ejército de Tierra, con el apoyo de agrupaciones navales y destacamentos aéreos.

EL PRIMER GRAN RETO

En el corazón de Europa se sitúa, hasta la fecha, la misión más larga para nuestros militares en el exterior. En Bosnia-Herzegovina desplegaron entre 1992 y 2015 de manera sucesiva distribuidos en más de 40 agrupaciones bajo bandera de la ONU, la OTAN y la UE. «Gente imparcial, responsable, honrada y justa que está aquí por un solo motivo: ayudar a superar la guerra y sus consecuencias», escribía sobre nuestros militares en noviembre de 2002 el alcalde de Mostar-Sur con motivo del décimo aniversario del despliegue español en esta ciudad.

Las tropas españolas también actuaron en localidades como Jablanica, Nevesinje, Stolac y Trebinje, primero, integradas en la Fuerza de Protección de Naciones Unidas (UNPROFOR) para supervisar el fin del enfrentamiento entre croatas, musulmanes y serbios, garantizar el transporte de la ayuda humanitaria hacia Sarajevo a través del corredor del Neretva desde el mar Adriático y como fuerza de interposición entre croatas y musulmanes.



Afganistán. Vuelo táctico a bordo de un helicóptero *Superpuma* del Ejército del Aire del destacamento HELISAF en la provincia afgana de Herat.



Pepe Díaz

Bosnia. Dos miembros del contingente español de la Fuerza de Protección de Naciones Unidas (UNPROFOR) patrullan la línea del frente en Mostar.

Los miembros de los contingentes españoles pasaron a lucir el distintivo de la Alianza Atlántica en sus uniformes tras la firma de los acuerdos de Dayton en 1995 en misión de estabilización de SFOR durante casi una década, hasta 2004. A partir de ese año, bajo mando de la Unión Europea, participaron en la operación EUFOR *Althea* para el asesoramiento y adiestramiento de las Fuerzas Armadas del país balcánico. En la actualidad tres militares permanecen destinados en el cuartel general de la misión, ubicado en Sarajevo.

Esta representación mantiene vivo el recuerdo de la contribución de nuestras Fuerzas Armadas a la pacificación y reconstrucción de los Balcanes. «Sin vuestra ayuda no habría sido posible», les dijo el alcalde Ljubo Beslic en mayo de 2007 en la plaza de España de Mostar, símbolo de la reconciliación, a los miembros del último contingente español y a sus predecesores. Durante aquel acto oficial de despedida tuvo lugar también un homenaje muy emotivo a los militares fallecidos en el transcurso de la misión, 24 en total.

KOSOVO

Otro escenario bélico del conflicto balcánico fue Kosovo, donde durante tres años, entre 1996 y 1999, se mantuvo una ofensiva guerrillera contra las

fuerzas de la República Srpska, actual Serbia. El conflicto armado provocó un éxodo de más de 800.000 personas. La Alianza Atlántica puso fin a los enfrentamientos con una campaña aérea en la que intervino el Ejército del Aire con aviones de combate *F-18* y de reabastecimiento en vuelo *KC-130 Hércules* que operaron desde la base italiana de Aviano. Tras la firma del Acuerdo Técnico de Paz entre los contendientes la OTAN desplegó 50.000 militares.

España contribuyó desde el inicio de la misión al desarme y desmilitarización del Ejército de Liberación de Kosovo (ELK) y a la pacificación de la exprovincia serbia, al mismo tiempo que garantizaba el retorno de los desplazados, la mayoría albano-kosovares. Durante una década, hasta 2009, los militares españoles llevaron a cabo más

*Más de 125.000
militares han
participado en las
grandes misiones
internacionales*

de 60.000 patrullas en vehículos o a pie y realizaron más de 250 operaciones de desactivación de explosivos integrados en la Fuerza Internacional de Seguridad de Kosovo (KFOR). Además de vigilar el cese de las hostilidades, el contingente español también se ocupó del adiestramiento de las nuevas fuerzas de seguridad.

AFGANISTÁN

Durante trece años, desde 2002 hasta 2014, 29.000 militares de los tres Ejércitos y miembros de la Guardia Civil integrados en la ISAF (acrónimo inglés de Fuerza Internacional de Asistencia a la Seguridad de Afganistán) contribuyeron a la pacificación y el desarrollo del país asiático, asumiendo el mando del Equipo de Reconstrucción Provincial de Qala-i-Naw, en la provincia de Badghis, y, el de la base de apoyo avanzado de la OTAN en Herat.

España también mantuvo una presencia permanente en el cuartel general aliado en Kabul y participó en las labores de adiestramiento y mentorización del nuevo ejército y policía afganos. En su área de responsabilidad, las tropas españolas realizaron más de 28.000 patrullas, recorrieron más de tres millones de kilómetros y efectuaron más de 1.400 misiones de desactivación de explosivos. Es la misión internacional que mayor esfuerzo ha exigido a las Fuerzas Armadas españolas, tanto en número de efectivos y medios materiales como en tiempo de despliegue.

«Más seguridad y mejores infraestructuras para los ciudadanos», expresó, a modo de breve balance de la misión española en Badghis, su gobernador, Ahmadullah Alizai, durante el acto de despedida a finales de 2013 a las tropas españolas desplegadas desde 2005. En ese acto también se recordó a los 102 militares fallecidos, 64 de ellos en el accidente aéreo del *Yak 42* cuando regresaban a España tras finalizar su misión en el país asiático.

La Alianza Atlántica puso fin a la misión de la ISAF el 1 de enero de 2015 e inició la denominada *Resolute Support* (Apoyo Decidido) de asistencia, entrenamiento y asesoramiento al gobierno afgano y sus instituciones. En estos momentos 67 militares españoles se encuentran destinados en Kabul, donde

prestan apoyo al adiestramiento de las tropas del país en los ámbitos logísticos y de operaciones especiales.

LÍBANO

Los militares españoles participan en la Fuerza Interina de Naciones Unidas en Líbano (FINUL) desplegada en 2006 al sur del país para supervisar a lo largo de la frontera con Israel el cese de las hostilidades entre su ejército y las milicias armadas de *Hezbollah*. El grueso del contingente de la operación *Libre Hidalgo* se concentra en la base *Miguel de Cervantes*, próxima a la localidad de Marjayún, y en un destacamento/observatorio dispuesto a lo largo de la Línea Azul, divisoria que discurre prácticamente en paralelo a la frontera real entre ambos países.

La aportación inicial española fue de unos 1.100 hombres y mujeres, cantidad que se redujo hasta los 600 o 700 a partir de 2012 con alrededor de 28.000 efectivos desplegados hasta la fecha. Nuestras tropas acompañan a las patrullas organizadas por las Fuerzas Armadas libanesas a lo largo de la citada Línea Azul para verificar el alto el fue-



Pepe Diaz

Libano. Un casco azul español vigila la frontera con Israel en el marco de la operación *Libre Hidalgo*.

go y garantizar la desmilitarización de la zona a ambos lados de la frontera, así como evitar el tráfico de armas y facilitar el regreso de los desplazados.

También han desminado más de 4.000 metros cuadrados de terreno y formado en este ámbito a los oficiales y suboficiales libaneses, además de impartir cursos de concienciación entre niños y adolescentes sobre esta materia,

entre otras muchas actividades en apoyo a la población civil y a las autoridades locales.

«Las tropas españolas son un factor de progreso y desarrollo para la zona. (...) Su esfuerzo no solo está basado en la seguridad por la resolución 1701, sino que también radica en la parte humanitaria por la ayuda que ofrecen a centros como este», expresaba a modo de agradecimiento Xuq al Khan, directora del colegio social Welfare Insitution Center for Lebanon. Su testimonio está incluido en el libro *Misión: Líbano*, editado por el Ministerio de Defensa.

IRAK

«Habéis sido capaces de dibujar la sonrisa en los rostros de los niños iraquíes. Estábamos sufriendo la humillación

de un régimen cruel, pero atracó en el puerto de Um Qasar el barco de la paz y del amor. De este modo volvió la esperanza de nuevo», manifestaban en una misiva fechada en mayo de 2003 tres ciudadanos de aquella localidad donde desplegó entre marzo y junio de aquel año la Unidad Conjunta de Apoyo Humanitario para prestar asistencia sanitaria desde el Buque de Asalto Anfibio *Galicia* y con un hospital de campaña del Escalón Médico Avanzado del Ejército de Tierra.

Además, otros 1.300 militares, integrados en la Brigada Multinacional *Plus Ultra* contribuyeron entre agosto de 2003 y finales de mayo de 2004 a la estabilidad, la seguridad y la reconstrucción de infraestructuras en las provincias de An Nayaf y Al Qadisiya.

Desde 2015 el Ejército de Tierra mantiene desplegados en Irak cerca de 500 militares con el objetivo de frenar el avance de los grupos terroristas del *Daesh* en el país asiático a través de la formación y el adiestramiento de las fuerzas y cuerpos de seguridad. Hasta el momento han formado a más de 44.000 militares. Además, helicópteros de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra proporcionan transporte aéreo a las tropas de la coalición.

J.L. Expósito



EMAD

Irak. El adiestramiento de las fuerzas de seguridad locales es la labor que desarrollan nuestros militares en los centros de entrenamiento de Besmayah y Bagdad.

OPERACIONES seguras y equipadas

Guterres demanda medios blindados y de transporte para los cascos azules



LA modernización de las operaciones de paz de las Naciones Unidas sigue su curso. El pasado 29 de marzo se celebró en la sede de la ONU en Nueva York la segunda reunión ministerial de la iniciativa Acción por el Mantenimiento de la Paz (*Action for Peace, A4P*) con el objetivo concreto de abordar las capacidades militares, la conducta y la protección de los cascos azules. El secretario general de la organización, Antonio Guterres, inició su discurso resaltando algunos avances ya conseguidos en el último año —«ha habido una reducción significativa en el número de bajas, se han puesto en marcha misiones más ágiles y pro activas y, por primera vez, existen unidades militares lista para su despliegue en menos de 60 días»—, pero, a continuación, denunció algunos «vacíos críticos» que deben ser superados. Resaltó la necesidad urgente de que la misión de Malí disponga de transportes blindados de personal y la de la República Centroafricana de helicópteros de evacuación que puedan operar desde zonas remotas veinticuatro horas siete días a la semana. Recalcó también la necesidad general en todas las misiones de

España promueve la iniciativa A4P

SIN el bien común de la paz y la seguridad ni la Carta de Naciones Unidas ni la Agenda 2030 son posibles. Las Naciones Unidas se comprometieron desde su misma creación a evitar el sufrimiento de la guerra y asegurar las condiciones de la convivencia y la cooperación entre naciones. Este compromiso es especialmente necesario en zonas de conflicto donde la mejor expresión de la respuesta internacional se realiza a través de las misiones internacionales de paz y la ayuda humanitaria.

No es posible dar esa respuesta sin partir de la ejemplaridad. En los últimos treinta años, más de 160.000 hombres y

mujeres de las Fuerzas Armadas españolas han contribuido a la paz y seguridad internacionales.

En todo ese tiempo, ninguno de nuestros soldados se ha visto envuelto en acusaciones de delitos contra las personas. Estamos orgullosos de su comportamiento y de su habilidad para crear lazos de empatía allá donde despliegan. Ellos son los mejores embajadores de un modelo de operaciones basado en la legalidad y en el respeto a la idiosincrasia local, un modelo que sigue fielmente todas y cada una de las prioridades de la iniciativa *Action for Peacekeeping* de Naciones Unidas.

No solo la seguimos en cuestiones de comportamiento; también hacemos hincapié en la eficiencia y la innovación, utilizando tecnologías que permiten mejorar la seguridad de los cascos azules, y ahorrar efectivos en tareas que no contribuyan directamente al mandato de la misión.

Otra característica de nuestro modelo es la integración de efectivos de otros países en nuestro contingente. Creemos que la colaboración entre naciones con tradición en operaciones de paz y otras con menor experiencia resulta muy beneficiosa. También estamos convencidos del enorme valor de un periodo amplio de formación conjunta e integración previa a las operaciones, que permita ajustar la interoperabilidad, y unificar criterios sobre derecho internacional humanitario y protección de la población civil.

Somos también pioneros en la aplicación de la Agenda Mujer, Paz y Seguridad. En su día lideramos las iniciativas para la

helicópteros armados, unidades de inteligencia, vigilancia y reconocimiento, fuerzas de reacción rápida y equipos de evacuación médica en el aire. Varios países se comprometieron a aportar material de este tipo así como a aumentar su contribución a la formación de los soldados que formen parten de contingentes de la ONU.

Respecto a la cuestión del género, volvió a insistir en que las mujeres tanto uniformadas como civiles «son esenciales» para las operaciones de paz y que pese a haber duplicado el número de personal femenino en los últimos dos años «es inadmisibles que todavía hoy las mujeres representen solo el 4 por 100 de las fuerzas militares de las operaciones de paz», por lo que anunció que el próximo mes iba a presentar ante el Consejo de Seguridad una nueva estrategia que permita aumentar la cantidad del personal uniformado femenino en las operaciones de paz.

La reunión también abordó las medidas para responder —e impedir de forma tajante que vuelva a suceder— a las denuncias presentadas en los últimos años de abusos sexuales cometidos por personal de la ONU desplegado en zonas de conflicto.

Se presentará una estrategia para aumentar la presencia femenina

NECESIDAD DE RESPONDER

Las misiones de las Naciones Unidas han sido —y seguirán siéndolo— el instrumento más eficaz de la comunidad internacional para conseguir, mantener y garantizar la paz y, al mismo tiempo, defender la vida y los derechos de los civiles indefensos. Sin embargo, la complejidad de un mundo en cambio, que ha difuminado el concepto de las guerras transformándolas en híbridas, sitúa a la ONU ante una delicada situación en la que aumenta el ritmo de las demandas pero se ralentiza su capacidad de respuesta. Según reconoce el propio organismo, el mantenimiento de la paz se enfrenta una serie de desafíos que pasan por la falta de volun-

tad política y la claridad a la hora de definir los objetivos específicos de las misiones, la lentitud en las decisiones y los despliegues, el aumento de la inseguridad, el déficit en las capacidades o la falta de recursos económicos. Pero la paz no puede esperar.

Consciente de ello, el secretario general puso en marcha en 2017 la iniciativa Acción por el Mantenimiento de la paz, que amplía y actualiza la reforma de las misiones mantenida por sus predecesores desde el año 2014. Con la *A4P*, Guterres insta a todos los implicados —Estados miembros, el Consejo de Seguridad, contribuyentes financieros, organismos regionales y organizaciones no gubernamentales— a renovar su compromiso y respaldar nuevas fórmulas de actuación. La iniciativa incluye 45 medidas centradas en ocho áreas (políticas, mujeres, protección, seguridad, eficacia, impacto en los países receptores, colaboración con otros actores y conducta) y exige a los implicados suscribir una Declaración de Compromisos Compartidos. Hasta el momento, ya la han firmado 151 Estados miembros. España lo hizo el 30 de agosto de 2018.

Rosa Ruíz

inclusión de la perspectiva de género en operaciones, mantenemos actualizado un plan de acción desde 2007 y hemos sido elegidos *Discipline Leader* de la Unión Europea. Nuestra agenda tiene dos pilares fundamentales: protección y participación. Con el primero buscamos evitar la violencia sexual y la explotación de mujeres y niñas. Con el segundo, partimos de la idea de que no hay solución duradera a un conflicto armado si no incluye el enfoque de las mujeres y las redes de mujeres mediadoras, inclusión que creemos debe ser obligatoria y establecida de forma explícita mediante una nueva y deseable Resolución del Consejo de Seguridad.

Nuestro esfuerzo práctico introduce proyectos de impacto rápido en las zonas de operaciones que buscan favorecer la autonomía de las mujeres y contribuir también a su progresivo empoderamiento social. Creemos que los conceptos de «Mujer, Paz

y Seguridad», de «Escuelas Seguras» y de «Talleres Seguros» se encuentran íntimamente vinculados entre sí.

En este sentido, me gustaría señalar que España organiza en Palma de Mallorca la Tercera Conferencia Internacional de Escuelas Seguras los próximos días 28 y 29 de mayo. Quisiera hacer un llamamiento para que la comunidad internacional se movilice, participe activamente y suscriba la Declaración que sobre Escuelas Seguras se redactará durante la Conferencia. Por ello, conjuntamente con diversos departamentos de Naciones Unidas, les convocamos a Palma de Mallorca en la confianza de que el interés de los debates no les va a defraudar.

Intervención del almirante Juan Francisco Martínez Núñez (SEGENPOL) en la reunión ministerial de la ONU sobre Operaciones de Mantenimiento de la Paz



■ Un año más, Defensa se suma al Día de los Museos

«Ejes culturales y futuro de la tradición»



CADA 18 de mayo, museos de todo el mundo se unen para celebrar su día, eligen un lema sobre el que versa la agenda de la citada jornada, que este año 2019 es *Museos como ejes culturales. El futuro de la tradición*, y preparan actividades especiales para sus visitantes.

Por ello, las colecciones del Ministerio de Defensa organizan ya iniciativas propias o se preparan para unirse a propuestas conjuntas en sus respectivas localidades.

Por ejemplo, el Museo Histórico Militar de **La Coruña** dirige su agenda a los estudiantes de Educación Secundaria Obligatoria (ESO) y Primaria. Avanza sus actividades a los días 14, 15 y 16 de mayo, jornadas en las que va a reeditar sus veteranos juegos de lenguajes en el museo, las claves secretas y descubre el misterio, respectivamente.

SPÍNOLA Y LOS TERCIOS

Bajo el paraguas de la Noche blanca de los museos de **Ávila**, el Palacio de Polentinos y su Museo de Intendencia ofrecen visitas guiadas y teatralizadas sobre Ambrosio de Spínola —líder de los tercios de Flandes— en el 450º aniversario de su nacimiento.

El Museo Naval de **Madrid**, por su parte, lleva a las redes el 175º aniversario de su creación del 13 al 19. Además, los días 18 y 19, organiza el taller *Postales desde el*

Naval y refuerza el domingo con el guiñol *Grandes viajes, grandes descubrimientos*.

En **Toledo**, la institución del Ejército abrirá el día 18 de forma gratuita y prepara ya un itinerario temático especial sobre tradiciones religioso-culturales dentro de su exposición permanente. Además, la celebración internacional, coincide con sus habituales *Museo Vivo*, cuentacuentos y guiñol.

PARTICIPA CON TU FOTO

Desde el Museo Naval de **Cartagena**, proponen una singular iniciativa. Van a preparar un video con instantáneas de particulares en las que aparezca el submarino *Peral*, emblema de la ciudad, y que proyectarán por la noche en alguna de sus fachadas. Todo un viaje por el tiempo abierto a quienes deseen compartir sus fotos con familiares y amigos (museonavalct@gmail.com).

El Museo Histórico Militar de **Sevilla** adelanta la jornada al viernes 17. Entre otras actividades, la institución hispalense ampliará su horario de 14.30 a 20.30 horas y ofrecerá un concierto a las 11:00.

Tres visitas guiadas (21:00, 22:00 y 23:00 horas) para dar a conocer su patrimonio bibliográfico e instrumental son la principal propuesta del Real Instituto y Observatorio de la Armada. Se suma así a la Noche de los museos local, coordinada por la Oficina de Turismo de **San Fernando** (Cádiz), su ciudad.

También anticipa su día el Museo Histórico Militar de **Ceuta**, que prevé celebrar un concurso infantil de dibujo de lunes a viernes, del 13 al 17, y la conferencia *La fortificación española en el Renacimiento*, el día 15, en el Casino Militar de la ciudad.



Campana ceremonial del itinerario de la jornada en Toledo. Los descubrimientos, como el de Colón (debajo), estrellas en Madrid.



El Fuerte Almeyda de **Tenerife**, sede del museo militar canario, organiza una jornada de puertas abiertas el 25 de mayo.

El Museo Naval de Canarias, con sede en **Las Palmas**, ampliará su horario, que será de 9:00 a 13:00 y de 16:00 a 00:00 horas, y prepara alguna actividad especial.

Fotos: Hélène Gicquel

Recreaciones históricas

VETERANO en las lides de poner en escena acontecimientos importantes del pasado, el **Museo Histórico Militar de Valencia** programa para el 1 y 2 del próximo mes de junio una entrega más de su actividad *Museo Vivo*, en la que su plato fuerte son las recreaciones históricas. La cita será en el acuartelamiento vecino de *San Juan de la Ribera* y estará dedicada, el sábado, a los Tercios y, el domingo a los héroes de Baler.



LOS REFUGIOS ANTIAÉREOS DE MADRID DURANTE LA GUERRA CIVIL (1937-1939)

Manuel de Vicente González

100 páginas

Edición electrónica

PVP: 5,00€

ISBN: 978-84-9091-405-2



APUNTES SOBRE LA HISTORIA DE LOS OFICIALES Y DEL EJÉRCITO (1700-1936)

Ezequiel Ignacio García-Municio de Lucas

278 páginas

Edición electrónica

PVP: 5,00€

ISBN: 978-84-9091-396-3



PRESENCIA DE INGENIEROS MILITARES EXTRANJEROS EN LA MILICIA ESPAÑOLA

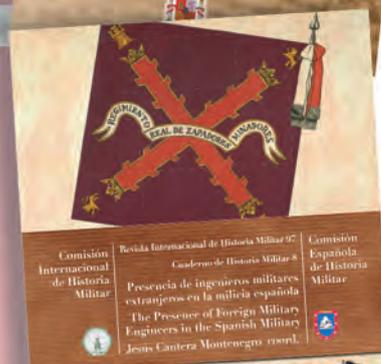
Instituto Español de Estudios Estratégicos

270 páginas

PVP: 6,00€

Edición electrónica gratuita

ISBN: 978-84-9091-389-5



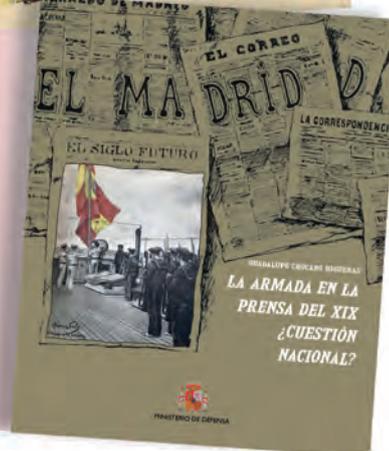
LA ARMADA EN LA PRENSA DEL XIX ¿CUESTIÓN NACIONAL?

Guadalupe Chocano Higuera

690 páginas

PVP: 30,00€

ISBN: 978-84-9091-355-0



NOVEDADES EDITORIALES

RESPECTO



SOLDADO O MARINERO

Si tienes nuestros valores y actúas en tu día a día conforme a ellos, puedes llegar a ser **soldado o marinero de las Fuerzas Armadas**.

Los militares españoles han compartido siempre las mismas virtudes castrenses, honor, amor a la patria, espíritu de sacrificio, disciplina...

Si te sientes identificado con ellos, tienes vocación militar.

Te esperamos.

COMPARTE NUESTROS VALORES



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE DEFENSA



FUERZAS ARMADAS

Infórmate en el 902 432 100
www.reclutamiento.defensa.gob.es
www.soldadosymarineros.com